

*Transport du grain de l'Ouest—Loi*

Je continue ma citation interrompue:

... après rajustement de ces revenus conforme aux prévisions quantitatives, en tonnes, de l'administrateur pour cette campagne agricole.

(2) Pour l'application du paragraphe (1), «revenus de l'année de référence» s'entend du produit où le multiplicande correspond aux taux applicables aux mouvements du grain selon les tarifs des compagnies de chemin de fer découlant du barème de référence, compte tenu des articles 44 et 46, et où le multiplicateur correspond aux mouvements du grain, en tonnes, effectués par les compagnies de chemin de fer au départ de chaque point situé sur une ligne de la division de l'Ouest pendant la dernière année de référence.

J'ai demandé en terminant à M. Lawless quel était le prix au boisseau. Il m'a répondu: «Si je pouvais vous le dire, M. McKnight, je le ferais.» Il s'agit là du président du CN. C'est un taux simple que tout le monde devrait pouvoir comprendre.

Le taux pose d'autres problèmes. Mon temps de parole tire à sa fin, mais je voudrais consigner ce qui suit pour la gouverne du ministre. Quand nous considérons le mouvement des grains entre l'Est et l'Ouest, il y a une différence sensible. Voici ce que stipule l'article 2:

«mouvements du grain» Transport du grain par une compagnie de chemin de fer sur toute ligne existante ou future:

a) dans le sens ouest-est à destination de Thunder Bay ou d'Armstrong;

C'est tout ce qu'on y trouve. Voici le deuxième alinéa:

... au départ de tout point situé à l'ouest de Thunder Bay ou d'Armstrong et à destination d'un port de la Colombie-Britannique...

Mais ce n'est pas tout. Il se termine ainsi: ... «pour exportation.» Et l'alinéa c) stipule:

... au départ de tout point situé à l'ouest de Thunder Bay ou d'Armstrong et à destination de Churchill...

Et on y a ajouté ... «pour exportation.»

Cela signifie que les céréales fourragères destinées aux marchés de la Colombie-Britannique ne sont pas acheminées au tarif que stipule la loi, quel qu'il soit. Cela veut dire que seules les céréales fourragères transportées de l'ouest vers l'est du Canada, vers Thunder Bay, le sont au tarif de la loi subventionné par le gouvernement fédéral. Mais les consommateurs de la Colombie-Britannique paient le tarif compensatoire, quel que soit l'endroit de l'Ouest d'où leurs proviennent leurs céréales fourragères.

S'il était vraiment de l'intention du ministre de rédiger un projet de loi qui soit juste pour tous les Canadiens, ceux de la Colombie-Britannique devraient certes avoir droit à la même protection que ceux vivant à l'est de Thunder Bay et d'Armstrong.

Lorsque nous, du parti progressiste-conservateur, avons commencé à nous intéresser à ce projet de loi, nous nous étions déjà convaincus de cinq principes bien établis et bien connus dans tout le Canada au sujet du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, principes que je tiens à reprendre ici. Premièrement, les producteurs céréaliers doivent payer le tarif statutaire de transport que prescrit la loi et qui assure les recettes du Pas du Nid-de-Corbeau, et doivent être à l'abri d'une escalade des frais de transport. Ce projet de loi ne satisfait certes pas à ce principe.

En second lieu, le gouvernement du Canada et les chemins de fer sont toujours obligés d'offrir un tarif spécial peu élevé pour aider les producteurs qui doivent faire concurrence aux nations qui subventionnent les exportations cérésières. Le projet ne prévoit rien de tel.

Troisièmement, il faudrait garantir aux producteurs un réseau de transport du grain efficace, rentable et sûr. Le bill n'offre aucune garantie à cet égard.

Ensuite les chemins de fer devraient recevoir une compensation équitable au titre du transport du grain pour qu'ils aient les capitaux nécessaires et entretiennent les installations et le matériel. Selon nous, ce bill n'est que trop généreux pour les compagnies de chemin de fer qui ont des rendements de l'ordre de 100 p. 100, 20 p. 100 et 20.5 p. 100.

En cinquième lieu, il faudrait éliminer les différences de tarif entre les céréales et les oléagineux, d'une part, et les produits transformés d'autre part. Les avantages naturels de l'Ouest seraient ainsi préservés. Je le répète, en ce qui concerne la Colombie-Britannique, le bill ne tient sûrement pas compte de cet avantage naturel, dans l'ouest du Canada, qui consiste à expédier des céréales aux parcs d'engraissement de la Colombie-Britannique.

Juste au sud de la Saskatchewan, se trouve l'État du Montana. Les producteurs du Montana ont toujours payé le plein tarif compensatoire pour le transport de leurs marchandises. Lorsqu'on se promène dans cet État, on voit des milliers de vaches et des milliers d'acres où paît le bétail, mais pas une seule usine de transformation. On fait la transformation à Omaha. En conséquence, comment le ministre des Transports peut-il dire aux habitants de l'Ouest qu'en exigeant un tarif compensatoire pour le transport du grain, la transformation pourra se faire dans l'Ouest? A l'heure actuelle, il se fait plus de transformation dans l'ouest du Canada que dans n'importe lequel des États au sud de la frontière. J'espère participer de nouveau à ce débat un peu plus tard.

• (1430)

**M. Lewycky:** Monsieur le Président, le député a porté de sérieuses accusations. En parlant des insuffisances de ce projet de loi, il a dit qu'il était incomplet. Si je me souviens bien, l'article 73 du Règlement dit qu'aucun projet de loi ne peut être présenté en blanc ou dans une forme incomplète. Le député veut-il dire que le ministre des Transports (M. Pepin) est tenu de retirer le projet de loi parce qu'il est incomplet? Pourrait-il préciser?

**M. McKnight:** Monsieur le Président, je ne voudrais pas me substituer à la présidence, mais je n'aurais aucune objection à laisser le ministre des Transports retirer son projet de loi, de sorte qu'il puisse le représenter sous une forme plus satisfaisante.

**M. Pepin:** Monsieur le Président, en partie parce que c'est vendredi après-midi et que l'endroit favorise ces échanges, le député voudrait-il que nous étudions ensemble le principe du filet de sécurité? Je suis sûr qu'il est déjà allé au cirque, nous y sommes tous allés.

**M. Bosley:** C'est ce que nous avons ici.

**M. Pepin:** Quelle est la distance entre le fil et le sol où il convient de placer le filet de sécurité?

**M. McKnight:** Monsieur le Président, il est étrange que le ministre des Transports parle de cirque à propos de la question fort sérieuse de la production alimentaire dans l'ouest du Canada et de l'alimentation des affamés du monde entier. Mais pour ce qui est de la distance du filet de sécurité, je dis qu'elle doit être suffisante pour protéger ceux qui vont l'utiliser. Si je m'oppose à ce que l'on consacre 10 et 12 p. 100 du prix des denrées à leur transport, c'est que cela ne protège pas ceux qui ont besoin du filet de sécurité. Lorsque le ministre parle de distance, il parle de la distance d'un filet. Lorsque