

Transport du grain de l'Ouest—Loi

M. Albert Cooper (Peace River): Monsieur le Président, je suis heureux de pouvoir intervenir dans le débat du projet de loi C-155 car il s'agit d'une mesure très importante pour la région de Peace River. Et pour une raison sans doute très simple: L'agriculture est une des activités les plus vitales de son économie. C'est grâce à elle surtout que ses localités et ses entreprises se sont édifiées; c'est l'économie agricole qui l'a rendue florissante. C'est ce qui fait que la région compte en grande partie sur l'agriculture pour assurer sa prospérité et son bien-être.

Il y a autre chose qui fait que notre région est unique en son genre, c'est que nous sommes tout à fait au nord de l'Alberta où nous jouissons d'un climat particulier et d'un sol particulier. La saison agricole y est toute particulière grâce à la longueur de nos journées et à l'abondance de l'ensoleillement. Malgré que nous soyons si loin au nord, nous pouvons obtenir des productions savoureuses et de haute qualité.

• (1130)

Et il y a encore une autre particularité qui distingue notre coin de pays, c'est que nous avons encore de vastes terres qui restent à mettre en valeur. Nous avons une des dernières grandes régions de colonisation du Canada, et qui encore aujourd'hui est essentiellement peuplée de ses premiers colons. Ce sont des pionniers qui s'y sont implantés au début du siècle et qui continuent de mettre en culture de nouvelles terres agricoles.

La population de la région est aux prises ces derniers temps avec des difficultés tout à fait particulières. C'est pour cela, entre autres, que le projet de loi C-155 me préoccupe autant. A cause de la sécheresse qu'à marqué les quatre dernières campagnes agricoles, nos agriculteurs sont dans une situation difficile.

Il y a un autre problème qui se pose chez nous, c'est l'éloignement des grands centres. C'est ce qui fait que nos agriculteurs locaux ont du mal à être productifs, à faire en sorte que leur terre soit productive. Ils n'ont pu s'acquitter de ces tâches difficiles sans en payer le prix.

Au départ, le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau avait été établi pour aider les pionniers d'une autre époque. Je ne pense pas que l'objectif de cette première doctrine ait été réalisé dans mon coin. Et, à mon sens, le projet de loi C-155 ne laisse pas présager beaucoup d'amélioration pour la population du pays et de Peace River.

Permettez-moi de donner des précisions sur les problèmes qui s'y posent. Je pense que l'effet le plus grave de ce projet de loi c'est qu'il va supprimer un tarif stable de transport ferroviaire qui est bien là une des choses sur lesquelles les agriculteurs peuvent tabler pour prévoir leur propre situation économique. Tous les autres frais agricoles comme les prix des carburants, des engrais et des machines ont fluctué. Le tarif ferroviaire stable, c'est l'unique élément stable sur lequel les agriculteurs pouvaient compter.

Ce projet de loi ne consacre absolument pas le tarif ferroviaire. La loi sur le transport du grain de l'Ouest va créer une nouvelle administration, ce que je ne vois jamais sans inquiétude. Ce qui est également inquiétant, c'est qu'il va y avoir des augmentations de prix à n'en plus finir. J'estime que l'indemnisation des chemins de fer est trop généreuse et pas indispensable.

Et ce qui m'inquiète aussi c'est qu'encore une fois on accorde trop de pouvoirs au ministre comme nous l'avons vu hélas trop souvent avec des projets de loi présentés à la Chambre.

M. Pepin: Ce n'est pas du tout vrai.

M. Cooper: Le ministre des Transports (M. Pepin) devrait lire le projet de loi C-48. Il y verrait un bon exemple de foisonnement des pouvoirs ministériels. C'est la même chose que l'on trouve dans celui-ci.

Je tiens à revenir sur le problème de l'éloignement de la région de Peace River. J'estime que ce projet de loi va avoir de bien lourdes répercussions sur ce plan, ce dont j'ai déjà entretenu le ministre des Transports. Dans la région de Peace River il y a des localités comme La Crête, Fort Vermilion et Worsley qui ne sont pas desservies par le chemin de fer. Il y a aujourd'hui dans notre coin des agriculteurs qui sont obligés de charger leur grain sur des camions et de parcourir 50 à 120 milles dans certains cas pour le porter au plus proche chemin de fer. C'est là une charge qu'ils supportent déjà mais que n'a pas l'agriculteur canadien moyen, puisque ce dernier n'a que 20 milles à parcourir en moyenne pour se rendre au plus proche élévateur. Il s'agit donc d'une dépense supplémentaire pour les producteurs de la région et cette mesure législative aggrave le problème. Ces gens n'y voient aucune solution.

La limite de 31.1 tonnes pose également un problème. Elle décourage les agriculteurs de ma région d'augmenter leur production, d'amender leurs terres et d'en mettre d'autres en exploitation, ce qui, pourtant, est absolument nécessaire dans la région de la rivière de la Paix, car il y a quantité de nouvelles terres qu'on pourrait exploiter pour le plus grand bien de l'économie de la région.

Selon moi, les modifications que le projet de loi C-155 propose d'apporter frapperont doublement les citoyens de cette région, qui seront à la merci de la structure bureaucratique et devront payer des frais de manutention initiaux et des taux ferroviaires élevés. Ces facteurs décourageront toute augmentation de la production. Ils doivent bien sûr tenir compte du coût élevé des taux de fret exigés pour le transport du grain de l'exploitation à l'élévateur le plus près, sur une distance atteignant souvent 50, 100 ou 120 milles.

Il importe à mon avis de signaler que ce bill reflète un changement d'attitude: on ne veut plus soutenir la production céréalière. On s'écarte de la sorte d'une politique qui a été d'une importance cruciale par le passé. Ce projet de loi fait abstraction du rapport de la Commission Hall, mais s'inspire des rapports Snavely et Gilson. On a même adapté certaines recommandations du rapport Gilson à l'avantage des chemins de fer. Ainsi, il était recommandé dans ce rapport que les producteurs paient 4.5 p. 100 du coût et l'on propose maintenant qu'ils assument 6 p. 100 du taux d'inflation. En raison des taux de fret variables, les agriculteurs des régions éloignées auront du mal à poursuivre leur production de céréales. Voilà un problème grave pour une région où des nouvelles terres sont mises en exploitation. Je n'insisterai jamais trop sur le fait que l'agriculteur verra ses dépenses s'accroître puisqu'il devra payer des frais initiaux supplémentaires pour le transport du grain à la tête de ligne.