

Initiatives ministérielles

Le député voudrait-il développer davantage certains points, expliquer en particulier son point de vue de représentant d'une circonscription agricole du sud de l'Ontario et nous dire aussi quels seront les effets du projet de loi sur les producteurs de sa région, quels autres arrangements ont été proposés et seront pris en considération par le gouvernement?

M. Speller: Monsieur le Président, je remercie mon collègue de me poser cette question.

Les agriculteurs de ma région éprouvent aujourd'hui de grandes difficultés et la mesure à l'étude constitue encore une autre attaque de la part du gouvernement actuel contre les localités agricoles de notre pays. Les producteurs de blé de ma région peuvent utiliser le tarif de l'Est de différentes façons. Le principal avantage qu'il présente pour eux, c'est qu'il leur permet de commercialiser leur produits d'une façon ordonnée. Cela veut dire qu'ils peuvent retenir leur produit et gagner juste une fraction de plus, en obtenir un meilleur prix qu'ils ne pourraient le faire autrement.

Ce petit bénéfice accru leur permet de survivre comme agriculteurs. Les producteurs de ma circonscription et même de tout le pays vivent au bord de la faillite. Ils sont dans une situation précaire. Pour un gouvernement qui est résolu à réduire la dette et le déficit, un programme de 40 millions de dollars peut ne pas représenter grand-chose, mais pour les agriculteurs qui n'ont qu'une faible marge bénéficiaire, cela représente beaucoup. C'est la différence entre avoir une exploitation agricole viable et devoir abandonner purement et simplement l'agriculture.

Je remercie mon collègue de m'avoir posé cette question, car elle me paraît importante. Je ne pense pas que les députés d'en face comprennent vraiment tout ce qu'un programme de 40 millions peut représenter pour la viabilité de l'agriculture dans le sud-ouest de l'Ontario.

M. Iain Angus (Thunder Bay—Atikokan): Monsieur le Président, je suis heureux de vous faire part aujourd'hui de mes observations au sujet du projet de loi C-26.

Permettez-moi de commencer par transmettre également mes bons vœux à mon collègue, le député de Regina—Lumsden, qui a célébré hier son 65^e anniversaire, comme vous l'avez déjà souligné. Il est député depuis fort longtemps; il oeuvre par ailleurs au sein du Comité des transports depuis au moins 21 ans sans interruption.

Je sais que tous les députés admettront, même s'ils n'ont pas toujours été d'accord avec ses positions, qu'il a sans aucun doute accompli un travail remarquable dans le domaine des transports. Il a été très heureux de combattre un projet de loi qui vise à priver les agricul-

teurs de services de transport, un projet de loi analogue à celui par lequel les libéraux ont supprimé la subvention du Nid-de-Corbeau. Aujourd'hui, ironie du sort, le gouvernement conservateur choisit le jour de son anniversaire pour s'attaquer au tarif de l'Est.

Je tiens aussi à féliciter mon collègue de Moose Jaw—Lake Centre, un nouveau député qui a un double rôle de critique, tant sur les questions relatives aux céréales et que sur celles relatives au transport du grain, et qui a fait un travail admirable de préparation en vue des délibérations sur le projet de loi. Je tiens aussi à le remercier pour son beau travail.

Je rappelle pour mémoire que le tarif de l'Est est un programme de subventions consenties aux chemins de fer pour le transport de grain et de farine suivant des itinéraires déterminés jusqu'à un port de l'est du Canada pour exportation. Les taux que paient les expéditeurs sont gelés depuis 1960 pour le grain d'exportation et depuis 1966 pour la farine. Il s'agit principalement de grain et de farine qui viennent de l'Ouest, passent par le port de Thunder Bay, par les Grands Lacs jusqu'aux ports de la baie et certains ports du bas Saint-Laurent pour être éventuellement transportés par chemin de fer jusqu'aux silos de la côte atlantique.

Une partie des expéditions subventionnées de farine se font par chemin de fer à partir de Thunder Bay jusqu'à la côte atlantique. Le programme gèle les taux de transport, de n'importe quel point d'une ligne ferroviaire le long de la baie Georgienne, du lac Huron ou de tout cours d'eau directement ou indirectement relié au lac Huron, mais pas plus loin à l'Est que Prescott, de marchandises en vrac qui sont expédiées à Halifax, à Saint John, à West Saint John, à Montréal et à tout autre port du Saint-Laurent à l'est de Montréal. Ce taux s'applique seulement au grain pour exportation.

Pour ce qui est de la farine, le programme gèle le taux des expéditions ferroviaires pour exportation à partir d'un point à l'est de Thunder Bay et des ports mentionnés précédemment.

Le programme a été établi parce que, au début des années 60, les compagnies de chemin de fer voulaient augmenter leurs taux pour le transport du grain et de la farine. On a fait valoir à l'époque, avec succès semble-t-il, que les hausses de taux rendraient les prix inabornables aux ports de Saint John et de Halifax. Ce qu'une subvention a préservé dans les années 60 prendra fin avec l'élimination de la subvention dans les années 90, si jamais le projet de loi est adopté à la Chambre en troisième lecture, adopté par le Sénat et sanctionné.

On trouvait important de fixer les taux à un certain niveau pour que ceux de l'Est restent concurrentiels. Ce