

### Ajournement

p. 100 au cours des trois prochaines années, frappant encore une fois surtout les céréaliculteurs. Des augmentations importantes sont prévues pour le réseau routier du Canada atlantique, mais aucune hausse comparable n'est prévue pour compenser la suppression de la subvention du Nid-de-Corbeau qui aura de graves répercussions sur l'excellent réseau routier de la Saskatchewan.

En vertu des modifications qu'Ottawa a prévu d'apporter au système de réglementation, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1996, quelque 500 milles de rails légers seront abandonnés sans qu'aucune étude ne soit faite à ce sujet; cela aura des répercussions sur 48 collectivités de la Saskatchewan. Quelque 3 000 milles supplémentaires de lignes secondaires pourront être abandonnés à l'issue d'un processus d'examen qui reste encore à définir et qui touchera 383 autres municipalité, villes, villages et hameaux. Cet abandon accéléré des lignes secondaires signifie des coûts de transport par camion plus élevés. Plus quelqu'un sera éloigné d'une ligne principale, plus il devra payer cher. Ainsi, la ligne principale la plus proche est située à environ 70 kilomètres de Kyle, en Saskatchewan, et à environ 150 kilomètres de Val Marie.

Que dire des coûts d'entretien routier plus élevés qu'occasionnera cette augmentation du transport par camion? Qui paie pour cela? Je me réjouis qu'Ottawa ait finalement reconnu les répercussions sur le réseau routier, mais les 300 millions de dollars qui sont prévus au titre de l'adaptation et qui sont répartis sur six ans entre les trois provinces, mais dont une partie seulement est réservée au réseau routier. . .

**La présidente suppléante (Mme Maheu):** Le temps de parole du député est écoulé.

## MOTION D'AJOURNEMENT

• (1830)

[Traduction]

L'ajournement de la Chambre est proposé d'office en conformité de l'article 38 du Règlement.

### LA COMMISSION CANADIENNE DU BLÉ

**M. Len Taylor (The Battlefords—Meadow Lake, NPD):** Madame la Présidente, je voudrais vous remercier encore une fois de m'avoir donné l'occasion de poser au gouvernement des questions dont se préoccupent les habitants de la Saskatchewan, et plus particulièrement les agriculteurs et les localités qui dépendent de l'agriculture.

Le 17 mars, au nom du ministre de l'Agriculture et de l'Agro-alimentaire et du ministre des Finances, le ministre des Transports a répondu, de façon inexacte, à deux questions importantes que j'ai posées au gouvernement au sujet du plan des libéraux d'éliminer la subvention du Nid-de-Corbeau.

D'abord, je voudrais avoir plus d'informations au sujet de l'avenir de la Commission canadienne du blé et de sa demande de réglementation des tarifs de fret. Le ministre savait que la Com-

mission canadienne du blé avait demandé au gouvernement fédéral d'accorder aux agriculteurs un allègement à court terme des tarifs de fret et que j'étais d'accord avec la commission.

Il n'est pas douteux que la suppression de la subvention du Nid-de-Corbeau fera augmenter les coûts du transport du grain par chemin de fer. Ces coûts augmenteront beaucoup. En fait, à titre d'information pour les députés qui l'ignorent, il importe de mentionner qu'au plus faible dénominateur commun la subvention moyenne versée aux agriculteurs de la Saskatchewan en 1994-1995, au titre de la subvention du Nid-de-Corbeau, s'élevait à 15,63 \$ la tonne, sur un total du coût de fret de 30,35 \$ la tonne. Pour une exploitation moyenne, l'augmentation moyenne serait de 10 000 \$ à 12 000 \$ par année par ferme le 1<sup>er</sup> août 1995. Comme je l'ai dit à la Chambre dans mon discours la semaine dernière, cela représente une hausse d'environ un million de dollars par localité pour chaque point de livraison dans la province.

Le fait est que, s'il n'y a pas d'autres changements, la décision du gouvernement d'éliminer la subvention du Nid-de-Corbeau aura pour résultat que les coûts d'expédition des agriculteurs augmenteront de moitié au même moment où le soutien du revenu agricole assuré par le gouvernement fédéral diminuera de 30 p. 100 d'ici trois ans. Rien ne garantit que dès que le gouvernement fédéral se retirera de l'aide au transport du grain par train que les chemins de fer n'augmenteront pas leurs tarifs. La Commission canadienne du blé, la plupart des agriculteurs de la Saskatchewan et moi voudrions que des contrôles réglementaires soient institués pour garantir que les chemins de fer n'imposent pas de hausse, maintenant ou plus tard, aux producteurs en cette période des plus délicates.

Le 17 mars, j'ai également soulevé la question de l'avenir de la Commission canadienne du blé, car aucune étude n'a été menée à ce sujet. Le gouvernement supprime la subvention du Nid-de-Corbeau avec l'intention déclarée de réduire la quantité de céréales produites dans les Prairies, pour favoriser plutôt une plus grande diversification des récoltes. Étant donné qu'il y aura moins de céréales, surtout de blé, et que la Commission canadienne du blé doit disposer d'approvisionnements sûrs pour nos nombreux clients dans le monde entier, je voudrais savoir si le gouvernement a consacré un peu de temps à examiner les répercussions à long terme que sa décision d'éliminer la subvention du Nid-de-Corbeau aura sur la Commission canadienne du blé et sur la sécurité de ses approvisionnements.

Dans une question complémentaire, j'ai exprimé mon inquiétude au sujet du paiement de 1,6 milliard de dollars qu'on attend. On reconnaît déjà que l'élimination de la subvention du Nid-de-Corbeau fera augmenter les coûts des agriculteurs et, dès le début, on avait prévu que la valeur des terres diminuerait. Les libéraux semblent maintenant reconnaître que la valeur des terres baissera, de sorte qu'ils mettent en place un programme d'indemnisation financière qui vise à tenir compte uniquement de cette baisse, semble-t-il.

**Mme Jean Augustine (secrétaire parlementaire du premier ministre, Lib.):** Madame la Présidente, je réponds à la question que le député a posée le 17 mars.