

Transport du grain de l'Ouest—Loi

sur les transports et non pas sur le grain, cela donne à réfléchir.

Nous recevons de nombreuses instances de la part des compagnies de chemin de fer et du gouvernement fédéral, nous conseillant de ne pas chercher à améliorer le projet de loi, de l'adopter tel quel et d'arranger les choses lorsque nous serons au pouvoir. Je leur réponds que ce projet revêt une importance trop fondamentale. S'il est adopté sous sa forme actuelle et si l'amendement que propose la motion n° 33 n'est pas retenu, tout le pays, de Thunder Bay jusqu'à la côte ouest, perdra l'occasion de bénéficier d'activités supplémentaires outre sa production agricole primaire. En outre, en continuant de rejeter une motion aussi judicieuse, nous renonçons à créer une concurrence au sein d'un marché libre des systèmes de transports. Pourquoi le céréaliculteur doit-il être prisonnier d'un réseau ferroviaire s'il peut acheminer ses céréales de façon plus rentable par camion? Pourquoi assumer des frais élevés d'entretien des embranchements si, sait-on jamais, on peut trouver une façon plus rentable d'acheminer les céréales en créant une certaine concurrence au sein du réseau de transport?

La mesure à l'étude prévoit le versement intégral aux compagnies ferroviaires de la subvention accordée par le gouvernement, ce qui revient à priver à tout jamais l'ouest du pays des avantages supplémentaires que représentent l'élevage, les conserveries de viande, les broyeurs et autres usines de transformation des richesses agricoles provenant du bassin des Prairies.

En subventionnant uniquement les compagnies ferroviaires, on rend l'agriculteur prisonnier de ce seul mode de transport, ce qui est vraiment catastrophique, monsieur le président. Il faut le faire comprendre au gouvernement et commencer à modifier les méthodes de paiement, de façon à ce que la totalité ou une bonne partie de cette subvention aille au producteur, qui a ainsi la liberté de choix en matière de transport de ses céréales.

Nous devons tenir compte du fait que l'agriculteur des Prairies ne touche pas plus aujourd'hui qu'en 1973, pour ses céréales, et que tous ses frais de production ont augmenté, comme ceux des chemins de fer. Et pourtant, avec ce système de transport, nous proposons de supprimer un plafond statutaire. Il est question d'une clause fourre-tout ou d'une garantie de 10 p. 100. Mais à moins que le cours mondial des céréales n'augmente, je ne vois pas comment l'agriculteur des Prairies pourra accroître sa productivité. Pourtant il doit le faire pour compenser l'énorme augmentation de frais qui lui sera imposée au cours de la prochaine décennie pour acheminer ses céréales jusqu'au port.

Comment peut-on juger cette motion irrecevable? Nous cherchons à accorder une certaine protection aux céréaliculteurs et à exercer des pressions auprès de la CCT qui n'a pas joué son rôle par rapport aux frais des producteurs. Pourquoi le gouvernement n'accepte-t-il pas cette motion, ce qui donnera aux céréaliculteurs un léger espoir dans le cadre d'une mesure foncièrement mauvaise?

• (1650)

Je vois que vous êtes sur le point de vous lever, monsieur le Président, angoissé par la teneur de mes propos. Vous êtes sur le point de me demander de reprendre ma place et de me dire que mon temps de parole est écoulé.

M. Arnold Malone (Crowfoot): Monsieur le Président, je voudrais exposer rapidement mon point de vue sur cet important amendement. Essentiellement, et le député de Capilano vient de le rappeler, nous avons affaire à un amendement relatif à une prescription légale. Cet amendement, en augmentant tout naturellement les possibilités de concurrence, assurerait aux agriculteurs des services d'une certaine qualité au moins.

A mon avis, monsieur le Président, l'une des plus grandes erreurs que le gouvernement ait commises en ce qui concerne ce projet de loi est de s'en être constamment pris à l'ouest du Canada, et d'avoir prétendu que, les agriculteurs ne parvenant pas à s'entendre entre eux, il s'était vu dans l'obligation d'intervenir et de prendre les choses en main. Sur le plan purement politique, le gouvernement a effectivement exposé les particularismes qui opposent les gens de l'Ouest, pour faire valoir ensuite que du fait de ces mêmes particularismes, les agriculteurs ne réussissaient pas à s'entendre. Or ces particularismes, s'ils existent, c'est en raison de l'hétérogénéité de l'Ouest, et de son économie agricole diversifiée; et s'il existe des différences entre l'Alberta et la Saskatchewan, monsieur le Président, il faut s'en réjouir.

Plus de 85 p. 100 de la production céréalière de la Saskatchewan est exportée, monsieur le Président. En Alberta, par contre, 47 p. 100 de la production céréalière sert à l'alimentation des volailles et des suidés. C'est ce qui fait que l'on retrouve en Alberta de vastes zones d'affouragement et de nombreuses conserveries. Si l'on rejette cet amendement et ceux qui lui sont reliés, nous risquons de voir disparaître près de 6,000 emplois et, d'après au moins deux analyses économiques que j'ai lues, nous perdrons entre 400 et 600 millions de dollars par an. Les exploitants des parcs à fourrage en Alberta se verraient dans l'obligation d'avoir à offrir un prix d'achat au moins équivalent à la subvention du gouvernement, c'est-à-dire de 45 cents le boisseau. Les producteurs d'autres régions du pays bénéficieraient de cet avantage de 45 cents le boisseau, simplement du fait qu'ils exportent leur production céréalière. En réalité, monsieur le Président, cet écart s'établira à 90 cents le boisseau selon que l'on vit dans telle ou telle région du pays. L'Alberta se retrouverait à exporter son grain de provenance pour stimuler la création de travail soit dans une autre province, soit dans un autre pays. Cependant, non seulement nous exporterions du grain, mais aussi la jeunesse du pays, monsieur le Président. Car en disparaissant, le secteur secondaire entraîne avec lui la disparition des sources d'emplois. Nous avons affaire à un organisme très persuasif doté en outre d'une certaine autorité pour veiller à ce que les sociétés ferroviaires transportent le grain de façon plus fiable et plus efficace, à défaut de quoi elles devront céder la place à d'autres modes de transport.

Depuis un an, monsieur le Président, la localité d'Oyen est victime de nombreux encombrements au chapitre du transport; au printemps dernier, la localité de Loughheed s'est retrouvée dans la même situation. A l'heure actuelle, le réseau qui relie Camrose à Forestburg, est fortement encombré, surtout à Heisler.

En tant que député, le seul moyen que j'aie de venir en aide à mes électeurs est de m'adresser à des organismes qui ne disposent pas de l'autorité nécessaire pour faire quoi que ce soit.