

Transportation du grain de l'Ouest—Loi

député d'Assiniboia. Je pense avoir fait comprendre à tous que les conservateurs et les libéraux marchent main dans la main depuis de nombreuses années et défendent les mêmes intérêts, et que notre parti est le seul à avoir défendu fermement le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau.

M. Blaine A. Thacker (Lethbridge-Foothills): Monsieur le Président, j'interviens en ce premier jour du débat sur le bill C-155 parce que c'est peut-être la mesure la plus importante qui touche l'Ouest du pays depuis de nombreuses années et que ses répercussions se feront sentir pendant de nombreuses années à venir.

Il s'agit sans nul doute d'un problème qui suscite bien des divergences d'opinion. Ce débat prouve encore une fois les énormes divergences qui existent dans notre pays, surtout pour les questions touchant le développement économique. Cela prouve qu'il existe depuis toujours un conflit entre l'Est et l'Ouest et que dans l'Ouest même il y a un conflit d'intérêts entre l'industrie céréalière, qui se trouve essentiellement en Saskatchewan, et d'autres industries, notamment des cultures spéciales et des cultures irriguées, que l'on trouve surtout en Alberta. Enfin, cela prouve les divergences et les distinctions qui existent entre l'industrie céréalière et l'élevage, ou entre l'industrie céréalière et le secteur secondaire de la transformation.

Ces problèmes découlent du monopole que le Canadien National et le Canadien Pacifique exercent dans notre pays sur le transport des céréales, par rapport aux autres modes de transport, comme le camionnage et même les ballons dirigeables.

Ce débat prouve que l'on ne porte pas le même intérêt aux lignes principales et aux embranchements et à leur remise en état. Il importe que nous examinions cette mesure législative en détail et que nous soyons sensibles à toutes ces divergences bien justifiées dans le pays. Il importe d'être francs les uns avec les autres, et c'est bien ce que j'ai l'intention d'être aujourd'hui.

Mes observations ne s'adressent à personne en particulier mais visent à brosser un tableau général en commençant pas la scène internationale, puis nationale, et enfin les avantages naturels dont nous jouissons au Canada.

A mon avis, le projet de loi C-155 sous sa forme actuelle est sans doute le pire mélange auquel on puisse arriver. Il est peut-être le fruit des compromis que le gouvernement libéral a dû accepter.

Replaçons tout d'abord le problème dans son contexte historique. Lorsqu'on a construit le chemin de fer vers l'Ouest, en 1885, quelque 25 millions d'acres de terrain ont été cédés au CP en même temps que des subventions de plusieurs millions de dollars. Il ne fait aucun doute que le Canadien Pacifique a utilisé ces concessions de terrain, ainsi que les mines et les minerais qu'elles renfermaient, pour créer des sociétés très rentables. Cependant, le fait est que les concessions de terrain accordées au départ au CP pour construire la ligne principale vers l'Ouest qui traversait Medicine Hat, allait jusqu'à Calgary en évitant Lethbridge, complètement, ne faisaient pas partie de l'accord sur Pas du Nid-de-Corbeau. Cela n'est donc pas directement en rapport avec le débat d'aujourd'hui.

Le gouvernement fédéral a conclu un autre accord avec le CP en 1897 parce que nous voulions construire une voie dans la région du Kootenay entre Lethbridge, en Alberta, et Nelson,

en Colombie-Britannique. En outre, comme les Américains venaient du sud, nous voulions exploiter les minerais de la vallée du Kootenay. C'est pourquoi l'accord du Pas du Nid-de-Corbeau a été conclu.

Ces tarifs ont été modifiés au cours de la Première Guerre mondiale pour la simple raison que le gouvernement fédéral est intervenu pour geler les prix chaque fois qu'ils commençaient à augmenter. Cependant, lorsque les prix ont commencé à diminuer après la guerre, la réglementation s'est quelque peu atténuée. Ce n'est donc pas nouveau pour les agriculteurs de l'Ouest. La même chose est déjà arrivée au cours de la Première Guerre mondiale et à nouveau au cours de la Seconde. C'est ce qui explique en partie ce mythe et c'est pourquoi, notamment, nous devons être sensibles à ces questions.

En 1925, ces tarifs devinrent réglementaires. Mais ils s'étendirent au-delà des 289 points prévus à l'origine. Ils comptent aujourd'hui quelque 1,300 points. Très arbitrairement, le Parlement décida d'inclure le CN et d'assujettir aux tarifs d'autres produits devant être transportés d'est en ouest et d'ouest en est. C'est vraiment là la perspective dans laquelle nous devons voir la chose. Le Parlement lui-même, je suppose, a changé l'enjeu de l'accommodement initial, si l'on envisage la chose de cette façon. Dans ce contexte, la production céréalière des Prairies a énormément augmenté. L'industrie de l'élevage a pu prendre de l'expansion. Les chemins de fer aussi, et nous avons tout fait de l'argent. L'Ouest se développait véritablement. Nous y avons puissamment contribué. Mais, au cours des années 60 et, plus récemment, des années 70, l'inflation a suscité des inégalités très marquées entre le secteur céréalière de l'économie de l'Ouest, l'industrie de l'élevage et le secteur de la transformation secondaire.

• (1720)

J'ai déjà dit ce que je croyais être la cause de l'inflation. Ce sont les déficits fédéraux. Nous avons tout simplement dépensé davantage d'argent que nous en percevions en impôts. Les déficits entraînent toujours l'inflation. Celle-ci suscite toujours des taux d'intérêt élevés, qui provoquent toujours les inégalités flagrantes et l'effondrement économique que notre société connaît aujourd'hui. Par suite de cela, le ministre des Transports (M. Pepin) a demandé au P^r Clay Gilson de mettre en place un processus susceptible d'aplanir ces inégalités. Le P^r Gilson a réuni des représentants de douze grands groupes, y compris des deux sociétés ferroviaires qui font le transport du grain au Canada. De 60 à 70 hommes environ ont consacré des milliers d'heures à examiner, semaine après semaine, chacune des très nombreuses questions visées. Il en est résulté le rapport Gilson, le compromis Gilson. Les propositions contenues dans ce rapport prévoyaient que les producteurs céréalières paieraient davantage, c'est-à-dire 3 p. 100 par année pour les trois prochaines années et 4.5 p. 100 par la suite. Selon le rapport, les recettes que représente le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, estimés à 644.1 millions de dollars, seraient partagées entre les agriculteurs et les sociétés ferroviaires, en définitive dans le rapport de 81 p. 100 aux premiers et 19 p. 100 aux secondes. Tout ce processus a été organisé et revu. A mon avis, la proposition Gilson était sage et je me proposais de l'appuyer.

En février 1983, le ministre des Transports a présenté l'initiative de transport dans l'Ouest. Il s'est permis des compromis au sujet du rapport Gilson. Les agriculteurs allaient payer 3 p. 100 par année pour les trois prochaines années et 6 p. 100 par