

## ORDRES INSCRITS AU NOM DU GOUVERNEMENT

[Traduction]

### LA LOI SUR LE TRANSPORT DU GRAIN DE L'OUEST

MESURE D'ÉTABLISSEMENT

La Chambre reprend l'étude, interrompue le jeudi 12 mai 1983, de la motion de M. Pepin: Que le projet de loi C-155, tendant à faciliter l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et à modifier certaines lois en conséquence, soit lu pour la 2<sup>e</sup> fois et renvoyé au comité permanent des transports, ainsi que de l'amendement de M. Benjamin (p. 25389).

**M. Doug Neil (Moose Jaw):** Madame le Président, lorsque j'ai signalé qu'il était 18 heures hier soir, je venais de faire remarquer que tout le monde admettait dans l'Ouest que les sociétés ferroviaires avaient droit à une rétribution raisonnable pour le transport du grain. J'avais également fait remarquer que bien des particuliers et bien des organismes entretenaient cependant des doutes quant au montant de cette rétribution et à la façon dont elle devrait être versée.

Le gouvernement estime bien sûr qu'il faut mettre au rancart le tarif statutaire et que les céréaliculteurs de l'ouest devraient payer environ le double du tarif actuel d'ici 1985-1986 et cinq fois plus d'ici 1990. On se demande cependant si l'agriculteur de l'Ouest a les moyens de payer davantage pour faire acheminer son grain. Les prix des céréales ont baissé, les coûts d'exploitation augmentent, et les agriculteurs font face à un très réel problème.

Le ministre doit savoir qu'un sous-comité de l'agriculture est présentement en train d'étudier un projet de loi d'initiative parlementaire qui aurait pour effet de remettre en vigueur les dispositions de l'ancienne loi sur les arrangements entre cultivateurs et créanciers. Tout semble indiquer que les agriculteurs éprouvent de plus en plus de difficultés d'un mois à l'autre et d'une année à l'autre.

Si le ministre n'est pas disposé à conserver le tarif statutaire, il devrait au moins imposer un moratoire sur toute hausse et remettre à nouveau la question à l'étude en 1985-1986 lorsqu'un réexamen s'imposera. Les producteurs de l'ouest se demandent ce qu'ils gagneront s'il leur faut payer un tarif-marchandises plus élevé pour faire transporter leur grain. Le ministre prétend qu'ils y gagneront un réseau ferroviaire plus efficace, mais est-ce bien aux céréaliers qu'il appartient de payer le coût de cette amélioration? N'est-ce pas plutôt à la nation dans son ensemble? Cette région du pays ne verse-t-elle pas déjà sa juste part puisque les 3.7 milliards dont on a parlé proviennent, semble-t-il, du Fonds de développement de l'Ouest? L'argent qui est investi dans l'Ouest appartient donc aux habitants de cette région.

De nombreuses questions se posent. Je viens d'en soulever une qui est de première importance pour les habitants de l'Ouest. Les céréaliers peuvent-ils payer plus? Il faut remarquer en outre que les éleveurs sont extrêmement insatisfaits. Il s'agit aussi de déterminer s'il est vrai, comme le gouvernement l'a prétendu en février, que les changements proposés par le ministre permettront de développer une industrie secondaire dans l'Ouest et d'y favoriser l'expansion industrielle.

Supposons pour un instant que ce soit vrai. Quels avantages en tireront les céréaliers des Prairies? Leurs revenus ne seront pas meilleurs; ils n'en profiteront absolument pas. Lorsqu'on

### Transport du grain de l'Ouest—Loi

étudie de près ce projet de loi, on s'aperçoit que l'on demande à l'agriculteur des Prairies de payer plus mais de n'attendre rien en retour.

Le Parlement doit avoir le temps d'étudier toutes ces questions. Je sais que le ministre est un homme juste, mais nous n'aurons pas suffisamment de temps d'ici le 30 juin, date qu'il a mentionnée, pour procéder à cette étude. Même si la commission Gilson a étudié les instances qui lui ont été présentées, le Parlement lui-même n'a pas eu la possibilité d'en faire autant. Il est évident que les personnes qui ont témoigné devant cette commission étaient directement intéressées par la question. Il n'y a rien de mal là-dedans. L'Association des producteurs a certains droits acquis qu'elle entend conserver. Les éleveurs et les propriétaires d'éleveurs veulent en faire autant. Je doute que les personnes qui ont présenté des instances à la commission Gilson soient prêtes à renoncer à ces droits acquis et à agir dans les meilleurs intérêts de l'Ouest et des céréaliers de cette région.

Toutes ces personnes ont certaines craintes légitimes dont il faut tenir compte. Selon moi, on ne peut y parvenir qu'en permettant au comité d'étudier en profondeur ces diverses instances et questions.

Je vois que mon temps de parole tire à sa fin, monsieur le Président. J'estime que nous en sommes à un tournant historique et économique pour ce qui est du développement de l'ouest du Canada. Le ministre compétent peut se bâtir une renommée en écoutant les parlementaires et en leur donnant l'occasion de faire ce qu'il faut dans l'intérêt de l'Ouest. Je lui demande d'abandonner son projet de faire adopter ce projet de loi d'ici au 30 juin. Laissons le comité l'étudier, faire des recommandations et présenter un rapport. Ainsi, je sais que le ministre, qui est juste, examinerait les recommandations du comité et finirait par présenter une mesure législative juste et équitable qui nous serait utile pendant de nombreuses années.

**M. Pepin:** Monsieur le Président, ma curiosité m'incite à poser une question qui me semble néanmoins importante. Mon vieil ami a dit croire qu'il n'existait pas d'accord sur l'importance de la compensation à verser pour le transport du grain. J'avais plutôt l'impression qu'il y avait consensus véritable à ce sujet. Le député aurait-il l'obligeance de me dire d'où provenait l'opposition à cet égard? Les autres députés savent peut-être qu'il est essentiellement question ici de la totalité des frais variables à long terme des chemins de fer et de 20 p. 100 des frais constants facturés graduellement sur quatre ans, à raison de 5 p. 100 la première année, 10 p. 100 la seconde, 15 p. 100 la troisième et 20 p. 100 la dernière année. J'avais cru comprendre que cela convenait à la plupart des intéressés. N'est-ce pas le cas?

• (1210)

**M. Neil:** Monsieur le Président, d'après moi, la somme de 651 millions de dollars témoigne d'une comptabilité suspecte de la part des sociétés ferroviaires. Les associations agricoles ont accepté ce chiffre, mais elles ne sont pas en mesure de le contester, compte tenu de la complexité des méthodes comptables des sociétés ferroviaires. Elles n'avaient d'autre choix que de voir là une estimation raisonnable. Je puis dire au ministre que s'il en parlait à des représentants d'associations agricoles ou avec des agriculteurs, il constaterait que l'on soupçonne