

Pouvoir d'emprunt

M. Doug Anguish (The Battlefords-Meadow Lake): Monsieur le Président, aujourd'hui nous débattons une demande de pouvoir d'emprunt supplémentaire de l'ordre de 19 milliards de dollars, un pouvoir d'emprunt que le gouvernement libéral demande au Parlement du Canada de lui accorder. Le gouvernement n'a pas encore expliqué très clairement comment cet argent sera dépensé. Nous savons qu'il manque quelque cinq milliards pour boucler le budget de l'année en cours, mais nous sommes bien mal renseignés sur la façon dont le gouvernement utilisera les autres 14 milliards.

Je suppose que le gouvernement, agissant au nom de tous les Canadiens, nous demande de lui faire confiance. Personnellement, j'éprouve beaucoup de difficulté à faire confiance à ce gouvernement qui à toute fin pratique nous dit ceci: «Voilà ce que nous voulons, nous ne pouvons vous dire à quoi il servira mais faites-nous confiance».

À l'instar de très nombreux Canadiens, le Nouveau parti démocratique ne fait pas confiance au gouvernement. Par exemple, le budget de l'an dernier prévoyait un déficit de l'ordre de dix milliards pour l'exercice de 1982-1983 et à la fin de cet exercice, le déficit a été de 26 milliards. La dette nationale accumulée au cours des ans pourrait bien s'élever à quelque 160 milliards à la fin de la présente année. Il serait impossible de trouver une entreprise, un particulier ou un simple avocat qui pourrait se permettre d'administrer ses affaires comme le fait le gouvernement, sans compter qu'il demande au Parlement de l'approuver.

Il existe d'ailleurs une autre preuve éclatante de la mauvaise gestion du gouvernement: c'est le projet qu'entretient le ministre des Transports (M. Pepin) de modifier les tarifs statutaires relatifs au transport des grains. Il est possible qu'une partie de l'argent que le gouvernement demande à emprunter serve à réaliser ce projet, mais je prendrai l'exemple du tarif du Corbeau pour illustrer combien les Canadiens se méfient de leur gouvernement.

Les céréaliers de la circonscription de Battlefords-Meadow Lake que je représente devront déboursier en 1990 entre 42 et 46 millions de dollars par année pour acheminer leur grain aux silos portuaires. En fait, les frais seront tellement élevés qu'il serait peut-être moins cher d'utiliser les installations américaines pour expédier le grain, à condition que les Américains nous le permettent, par exemple d'utiliser les voies d'eau qui aboutissent à la Nouvelle-Orléans, au lieu d'utiliser les ports canadiens. Je pense qu'il est très malheureux d'en arriver là.

Je viens de dire que, dans ma circonscription, les changements apportés au tarif du Pas du Nid-de-Corbeau coûteront de 42 à 46 millions de dollars par année. Ce chiffre tient compte des quelque 7,000 détenteurs de permis de la Commission du blé qui habitent la circonscription de Battlefords-Meadow Lake. Selon les économistes agricoles, dans des régions comme la mienne, chaque dollar produit par l'agriculteur a un effet multiplicateur de quatre à sept. Il est donc très facile de calculer que si l'on prend le multiplicateur le plus faible, soit quatre, ce coût de 42 millions de dollars par année enlèvera environ 168 millions de dollars par année à l'économie de la région de Battlefords-Meadow Lake en 1990. En mettant les choses au pire, si les changements coûtent 46 millions de dollars par année aux producteurs de la circonscription de Battlefords-Meadow Lake et que le multiplicateur soit de sept, l'économie de la région perdra 322 millions de dollars par année.

L'agriculture est un secteur économique très important dans le nord-ouest de la Saskatchewan et cela aura des conséquences très graves, non seulement pour les agriculteurs eux-mêmes, mais aussi pour les entreprises et tous les habitants de la région.

● (1550)

Je vois que le ministre des Transports le député d'Ottawa-Carleton, a quitté la Chambre. La circonscription d'Ottawa-Carleton ne veut pas trop entendre parler du plan Pepin, comme on l'a appelé, de la modification du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, car c'est une mesure gouvernementale dont souffriront les céréaliers canadiens.

À ce que prétend le gouvernement, les agriculteurs doivent payer le transport plus cher pour qu'on puisse améliorer le réseau ferroviaire et acheminer leurs produits vers les ports et les marchés internationaux qui sont si importants pour eux. Nous avons eu un excédent de 6 milliards de dollars dans nos échanges commerciaux l'année dernière grâce aux produits agricoles que nous étions en mesure de transporter au tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. Une fois ce tarif disparu, il n'est pas impossible que la production de céréales, surtout celles qui sont visées par le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, perde toute rentabilité. Le transport coûtera plus cher aux agriculteurs que ce qu'ils reçoivent pour leurs produits. Nous risquons de nous retrouver avec une situation très grave sur le plan économique et sur le plan de la production alimentaire, or l'ensemble de notre économie est largement tributaire de la production agricole. Sauf erreur, 20 p. 100 de notre économie dépend de l'agriculture.

Comme je l'ai dit précédemment, le gouvernement prétend qu'il faut augmenter le coût de transport des céréales afin d'améliorer le réseau ferroviaire, même si à la fin de cette décennie, les céréales ne constitueront que de 14 à 20 p. 100 de tous les produits acheminés par chemin de fer. Les produits les plus importants à ce chapitre seront le charbon, dont une partie est extraite par le Canadien Pacifique, les produits pétrochimiques et la potasse. À l'heure actuelle, le transport de ces produits ne se fait pas toujours dans les meilleures conditions, à moins que ce ne soit profitable pour les chemins de fer.

Le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau est un tarif historique. Si l'on fait abstraction de tout le reste, on peut en venir à la conclusion qu'il devrait être modifié, mais ce n'est pas le cas. Nous ne pouvons prendre le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau seul. Nous devons le placer dans son contexte.

Les compagnies de chemins de fer canadiennes, surtout le Canadien Pacifique, ont été payées généreusement pour établir un réseau de transport ferroviaire au Canada. Elles ont reçu en effet des millions d'acres de terrain et des millions de dollars en subventions. En fait, elles avaient suffisamment d'argent pour compenser leurs pertes si, dans les années à venir, le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau ne leur permettait pas de rentrer dans leurs frais. Les compagnies ferroviaires ont oublié tout cela. Les profits qu'elles ont tirés de leurs entreprises, rendues possibles par le gouvernement du Canada, qui leur a donné des terres, de l'argent et du matériel roulant, n'ont pas été réinvestis dans le réseau ferroviaire. Ils ont été réinvestis dans les nombreux autres secteurs d'activité du Canadien Pacifique. Elles disent maintenant au Parlement qu'elles ont besoin de