

Transport du grain de l'Ouest—Loi

contexte global que nous devons étudier la question du transport. Jusqu'à un certain point, je dirais que le ministre n'a pas réussi à étudier le transport des céréales en tenant compte de l'agriculture à l'heure actuelle. Je reconnais cependant que le ministre est sincère lorsqu'il parle de transport, et en cela, je suis le premier à l'admettre, mais je pense simplement qu'il a une vision trop étroite de la question.

Selon moi, depuis les années 1930, il n'a jamais été aussi inopportuniste que maintenant de modifier radicalement la méthode de transport des céréales et d'imposer des changements au système. Les agriculteurs sont affligés par des problèmes très graves. Tout d'abord, ils font face à la concurrence sur le marché international, ce qui les soumet à des pressions supplémentaires.

Selon les chiffres que m'a donnés M. Andy Schmidt de l'Université de Saskatoon, les États-Unis subventionnent 33 p. 100 des coûts de production de leurs agriculteurs. Les pays européens, quant à eux, subventionnent la production du blé en versant \$5 le boisseau. Au Canada, les subventions totales, en comptant celles qui sont versées au titre du programme de stabilisation des céréales des Prairies et au titre du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, ne correspondent qu'à moins de 17 p. 100 des coûts de production. Je tiens à préciser au ministre des Transports (M. Pepin) qu'il est vital que nos agriculteurs demeurent compétitifs sur le marché international, car autrement, leur situation sera précaire.

Le projet de loi C-155 pose bien des problèmes pour les agriculteurs et cela a été souligné de diverses façons dans tout le pays, bien que le ministre ait affirmé que les intéressés sont généralement d'accord avec les mesures qu'il prend. Bien des agglomérations, villes, villages et municipalités et bien des associations agricoles des Prairies sont inquiets au sujet de ce projet de loi. Les yeux de l'Ouest sont rivés sur la Chambre aujourd'hui, car les citoyens se demandent quelles décisions sont prises à propos du projet de loi C-155.

J'ai sous les yeux une lettre adressée au ministre par le conseil municipal de Gravelbourg. Je voudrais la faire consigner au compte rendu parce que ses auteurs se sont très bien documentés. Voici le début de la lettre:

Monsieur,

Le conseil municipal a écouté et étudié vos propositions de changement du tarif statutaire du Pas du Nid-de-Corbeau et nous nous sentons obligés de vous écrire.

Vos propositions suscitent bien des appréhensions dans notre ville et dans notre collectivité. D'une façon générale, nous pensons qu'au lieu d'améliorer la situation économique et sociale de notre collectivité, vos propositions produiront exactement l'effet contraire. Bien des citoyens de toutes les régions du Canada, y compris du centre et de l'est du pays, sont du même avis que nous.

Au lieu d'augmenter le pouvoir d'achat des agriculteurs, ce qui engendre des activités économiques dans le secteur industriel, vos propositions feront passer des milliards de dollars venant de la poche des céréaliers dans le coffre des sociétés de chemins de fer (ce qu'on appelle le transfert par la force), et cet argent passera sous le nez des collectivités rurales et urbaines. Par ailleurs, la production de céréales subventionnera les frais de transport des produits miniers, notamment du charbon, de la potasse, du bois d'œuvre, du pétrole, etc. Les agriculteurs paient déjà les frais de transport de ces produits et celui des facteurs de production.

Dans notre région, qui est desservie par la ville de Gravelbourg, il existe à peu près 220 détenteurs de permis dont l'exploitation a en moyenne une superficie de 960 acres, qui produit à peu près 12 boisseaux de grain à l'acre par an...

Et l'on tient compte du fait qu'environ la moitié des terres agricoles de cette région sont en jachère.

... ce qui équivaut à 11,520 boisseaux (soit 315 tonnes) à l'heure actuelle, à raison de 4.89 la tonne d'après le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. Les frais de

transport ferroviaires s'élèvent à environ \$1,533 par an en moyenne par agriculteur.

A l'heure actuelle.

Pour les 220 agriculteurs, les frais s'élèvent au total à \$337,285. Si le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau est supprimé et que les frais de transport triplent...

Il est question de quintupler les tarifs d'ici 1990.

... ils s'élèveront à \$4,599 par agriculteur...

D'ici 1990, chaque détenteur de permis de la province de la Saskatchewan déboursera environ \$8,500.

Pour l'ensemble des agriculteurs, si l'on multiplie \$4,599 * 220, cela représente une somme de \$1,011,780.

Je me demande si le ministre peut imaginer les conséquences de cet exode de capitaux pour toutes les villes et villages de l'ouest du Canada, pour les agglomérations où les lignes d'embranchement desservent les agriculteurs.

Le député a dit tout à l'heure que les exploitations agricoles prenaient de l'expansion et que les petites exploitations avaient de la difficulté à soutenir la concurrence. Je vous signale, monsieur le ministre, que cela ne fera que compliquer davantage une situation déjà extrêmement difficile. J'en appelle au ministre pour qu'il jette un regard neuf sur la perspective d'ensemble des répercussions de ce bill sur la situation économique des agriculteurs de l'ouest du Canada, notamment les céréaliers. Il est certain qu'il faut améliorer le réseau ferroviaire. Personne ne le conteste. Certes, il faut continuer de chercher à améliorer le réseau des transports ferroviaires.

• (1520)

Mais voyons de plus près quelle est la position des compagnies de chemins de fer dans cette affaire. Je tiens à dire clairement à la Chambre que le bill proposé est très généreux pour les compagnies de chemins de fer. Si on considère, monsieur le Président, que des wagons-trémies ont été achetés par les gouvernements provinciaux, par la Commission du blé et par les agriculteurs, et que la plus grande partie du matériel roulant appartient actuellement aux provinces, au gouvernement fédéral et aux agriculteurs, et si l'on considère les travaux d'amélioration des voies ferrées dont on prévoit l'abandon, et les sommes énormes que l'on consacre à ces travaux, on se rend compte que l'on a accordé un traitement extrêmement généreux aux compagnies de chemins de fer.

L'automne dernier, il y a eu des audiences dans ma circonscription à Big Beaver et à Colony Line, et c'était très amusant, car on discutait d'une somme qui était censée avoir été dépensée pour les voies ferrées. Je crois qu'il s'agissait d'environ \$70,000. On a demandé au cours de l'enquête ce qu'il était advenu de cette somme. Le représentant de la compagnie de chemins de fer a déclaré «Ma foi, cet argent a été consacré à l'entretien différé».

Je signale qu'une grande partie de l'argent que l'on a versé aux compagnies de chemins de fer a été mis de côté pour «l'entretien différé». Comme le député de Moose Jaw (M. Neil) l'a signalé à juste titre aujourd'hui, il y a de nombreuses réserves à formuler au sujet des méthodes comptables et de la signification des chiffres. Le ministre a présenté à la Chambre un bill extrêmement complexe et, je le dis en toute sincérité, un bill dont on n'a pas trop bien expliqué la portée du point de vue strictement monétaire et en ce qui a trait aux garanties offertes aux agriculteurs concernant le transport du grain. Je suis très inquiet à ce sujet.