

Questions orales

LE PROJET D'ACQUÉRIR SOFATI CONTAINER LINE

M. Howard Crosby (Halifax-Ouest): Madame le Président, le ministre a parlé des négociations qui ont lieu actuellement entre le Canadien National et la société Cast. Les journaux ont dit que le CN se proposait d'acquérir Sofati Container Line qui se sert du port de Montréal. Si le CN donnait suite à son projet, le port de Montréal serait injustement avantagé par rapport à celui de Halifax, par exemple. Le ministre peut-il nous assurer que le CN ne sera pas autorisé à acquérir la Sofati Container Line ou une partie des actifs de la société Cast tant que la Commission canadienne des transports n'aura pas fait enquête sur les rapports qui existent entre le CN et la société Cast et qu'elle n'aura pas rendu de décision? Le ministre peut-il empêcher le CN de pousser plus avant une transaction aussi désastreuse?

L'hon. Jean-Luc Pepin (ministre des Transports): Madame le Président, je réfute les arguments que le député a avancés avant de poser sa question. Il ne se trouverait pas grand monde pour affirmer que ce qui se passe dans le port de Montréal va nuire au port de Halifax. En fait, c'est une question qui fait l'objet de discussions actuellement et beaucoup estiment que l'avenir est au système de transport multimodal et le CN doit en tenir compte. C'est dans ce sens que les transports évoluent aux États-Unis à l'heure actuelle.

Un autre facteur dont il faut tenir compte: le CP est très actif en ce moment dans la région de Montréal. Or, il n'est pas question que le CN reste dans l'expectative alors que son concurrent cherche à consolider des positions qui lui donneraient un très net avantage sur le Canadien national.

* * *

[Français]

L'AGRICULTURE

ON DEMANDE DE RÉTABLIR L'ARTICLE 16 DU RÈGLEMENT RELATIF À L'ASSURANCE-CHÔMAGE

M. Marcel Ostiguy (Saint-Hyacinthe-Bagot): Madame le Président, ma question s'adresse au ministre de l'Agriculture, et elle concerne l'abolition du règlement numéro 16 par la Commission d'assurance-chômage tout récemment. Est-ce que le ministre pourrait intervenir auprès de son collègue, le ministre de l'Emploi et de l'Immigration, afin de lui demander de rétablir le règlement numéro 16 qui cause préjudice aux travailleurs agricoles ainsi qu'aux agriculteurs du Canada et plus précisément aux pomiculteurs?

[Traduction]

L'hon. E. F. Whelan (ministre de l'Agriculture): Madame le Président, j'en ai discuté avec mon collègue.

* * *

LES CHEMINS DE FER

LE TARIF DU PAS DU NID-DE-CORBEAU—LE PROJET DE PLAFONNER LA PRODUCTION DE GRAIN

M. Arnold Malone (Crowfoot): Madame le Président, ma question s'adresse au ministre des Transports. Suite aux observations qu'il a faites à Winnipeg au sujet des modifications qu'il se propose d'apporter au tarif du Nid-de-Corbeau, comment le ministre peut-il justifier l'imposition d'un plafond de 31 millions de tonnes métriques pour la subvention au transport des céréales? Au delà de ce seuil, les producteurs devront

payer la totalité du coût de transport. Or, nous sommes actuellement tout près de ce niveau de production. Pourquoi décourager la production de céréales quand les quatre cinquièmes de l'humanité souffre de malnutrition et qu'il y a dans le monde entier une forte demande de protéines tirées des céréales?

L'hon. Jean-Luc Pepin (ministre des Transports): Madame le Président, ce n'est pas moi qui ai eu l'idée de plafonner le volume. C'est le résultat d'une discussion qui a eu lieu il y a quelques mois entre Gilson et les transporteurs. L'idée a été proposée au cours de cette rencontre. Elle se justifie par le principe des économies d'échelle. Si l'on subventionne la production d'une certaine denrée, il est généralement admis que le surplus de production, au delà de cette quantité, coûtera moins cher. Quand j'ai annoncé l'initiative gouvernementale touchant le chemin de fer dans l'Ouest, j'ai indiqué que, par exemple, des dépenses supplémentaires de 40 millions pour le transport du grain, permettraient aux agriculteurs de l'ouest de réaliser des recettes de 400 millions de dollars. Voilà ce qui explique la limite du volume. Mais l'agriculteur sera quand même incité à produire davantage.

M. Malone: Madame le Président, peu importe qui a lancé cette idée, c'est une mauvaise idée, parce que l'on ne peut appliquer les économies d'échelle à l'ensemble des Prairies, il faut tenir compte de chacune des exploitations agricoles familiales.

L'EFFET DE LA HAUSSE DES FRAIS DE TRANSPORT

M. Arnold Malone (Crowfoot): Madame le Président, en ce qui concerne la position du ministre au sujet du coût variable, pourquoi ne lie-t-il pas toute hausse du coût à la capacité de payer de l'agriculteur? En d'autres termes, un certain pourcentage de la valeur de chaque boisseau ou tonne de blé. Comment peut-il justifier sa position quand, d'après ses propres prévisions, la moitié du prix du grain servira à payer le transport d'ici l'an 2,000? En même temps, pourrait-il nous dire quand il déposera . . .

Mme le Président: A l'ordre.

L'hon. Jean-Luc Pepin (ministre des Transports): Madame le Président, premièrement, je ne suis pas d'accord avec l'affirmation de mon honorable ami. Ce qui est valable collectivement l'est aussi individuellement, en ce qui a trait aux économies d'échelle.

Pour ce qui est du rapport entre le coût du transport du grain et le cours international du grain, l'idée se trouve là encore dans le rapport Gilson. Gilson affirme que cette idée vaut la peine d'être envisagée, et il recommande que cela se fasse lors de la révision de 1985-1986. Voilà donc où nous en sommes. C'est une idée raisonnable, mais le projet comporte aussi des inconvénients, car si l'on garantit le prix international du grain, il est évident que les producteurs d'autres denrées exigeront la même chose. Nous ne pouvons pas prendre à la légère la possibilité que cela fasse boule de neige.

* * *

LE NORD CANADIEN

LE PROJET D'EXPLORATION DE STOKES POINT

M. Jim Fulton (Skeena): Madame le Président, ma question s'adresse au ministre des Affaires indiennes et du Nord cana-