

Transport du grain de l'Ouest—Loi

des Grands lacs. Le tarif est entré dans nos statuts en 1925 quand il fut incorporé à la loi sur les chemins de fer. Il a été par la suite étendu aux destinations de Vancouver, Prince Rupert et Churchill, ainsi qu'à certaines oléagineuses et à certains produits semi transformés des céréales. C'est ce que comprenaient les agriculteurs de l'ouest du Canada, et ce tarif a fini par faire partie de la trame sociale même de l'Ouest.

Or, le gouvernement propose pratiquement de faire passer directement un milliard de dollars des goussets des agriculteurs de l'Ouest aux caisses des sociétés ferroviaires. Voilà exactement ce qui se passe. Le revenu global tiré des denrées agricoles, des céréales de l'Ouest, se chiffre à 6 milliards sur lesquels le gouvernement propose d'en prélever un pour le transférer directement aux sociétés ferroviaires. Cet argent ne viendra pas des coffres du gouvernement, mais de la bourse des agriculteurs des petites localités de ma circonscription et de toutes les autres localités productrices de céréales de l'Ouest.

• (1810)

C'est une attaque contre la trame sociale de l'ouest du Canada. Je songe aux très petites localités des Prairies, du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta. C'est l'existence même d'endroits comme Rochester qui est menacée. Quand on menace l'agriculteur, on étouffe l'exploitation agricole familiale, et ce faisant, on étrangle les petits villages comme Kinsella, Smith et d'autres endroits dont les députés n'ont même jamais entendu le nom. Je le répète, ces villages constituent le tissu social de l'ouest du Canada.

Le gouvernement a présenté le projet de loi C-155. J'ai expliqué ce qu'était le tarif statutaire du Nid-de-Corbeau. C'est très simple, c'est cinq cents par tonne-mille. Voilà ce que les agriculteurs payaient pour le transport. Combien devront-ils payer désormais? Je vais citer directement le bill. Je dis à nos vis-à-vis: pour l'amour de Dieu, lisez le bill et voyez si vous y comprenez quelque chose. Je sais que vous n'y comprenez rien. Je lis le passage intitulé Barème annuel, à l'article 35, page 16. C'est là que l'on dit à l'agriculteur combien il devra payer pour faire transporter son grain depuis les Prairies jusqu'aux marchés. Je cite:

35. La Commission fixe, par ordonnance, au plus tard le 30 avril de chaque année, le barème annuel pour la campagne agricole suivante.

36. (1) Le barème annuel pour une campagne agricole se calcule par multiplication du montant par tonne pour les mouvements du grain sur chaque série de distances mentionnée dans le barème de référence par un quotient où le dividende est la différence entre les coûts admissibles estimatifs des compagnies de chemin de fer et l'indemnité CN pour cette campagne agricole et où le diviseur correspond aux revenus de l'année de référence, au sens du paragraphe (2), après rajustement de ces revenus conforme aux prévisions quantitatives, en tonnes, de l'administrateur pour cette campagne agricole.

(2) Pour l'application du paragraphe (1), «revenus de l'année de référence» s'entend du produit où le multiplicande correspond aux taux applicables aux mouvements du grain selon les tarifs des compagnies de chemin de fer découlant du barème de référence, compte tenu des articles 44 et 46, et où le multiplicateur correspond aux mouvements du grain, en tonnes, effectués par les compagnies de chemin de fer au départ de chaque point situé sur une ligne de la division de l'Ouest pendant la dernière année de référence.

Combien la tonne? Quand on présente une mesure semblable à un agriculteur de l'ouest du Canada, il veut savoir combien lui coûtera le transport, car il doit en tenir compte pour calculer ses frais généraux. Il veut savoir s'il fera de l'argent avant de semer du blé, de l'orge ou de l'avoine. C'est une question de simple bon sens. Or, que faisons-nous? Nous avons ici

des députés, nos vis-à-vis, qui ne prennent même pas la peine de lire le projet de loi présenté par le ministre.

Revoyons ce qui s'est passé. Il y a eu le rapport Hall et le rapport Gilson. Le ministre des Transports (M. Pepin) a présenté le projet de loi C-155, qui ne ressemble même pas aux recommandations contenues dans ces deux documents. Tous les producteurs de l'Ouest sont d'accord pour dire qu'il faut apporter un changement.

Nous leur demandons de produire du grain d'exportation. Nous leur demandons de créer la richesse pour le Canada. Nous voulons expédier aux marchés extérieurs six millions de dollars de grain pour redresser notre balance des paiements. Voilà ce que nous attendons d'eux. Nous avons pour concurrents, sur les marchés internationaux, des pays comme l'Argentine, les États-Unis et l'Australie qui subventionnent fortement le céréaliculteur. Que se propose de faire le gouvernement? Il se propose de prendre un milliard des recettes des agriculteurs pour les donner directement aux sociétés ferroviaires. Nous en avons discuté à la Chambre.

L'option que le député de Végréville (M. Mazankowski) propose est la liberté de choix. Selon sa proposition, la subvention serait versée directement à l'agriculteur ou ce dernier aurait le choix de payer directement la société ferroviaire. Ce serait facile à administrer. Que fait le gouvernement? Rien. Il fait la sourde oreille.

Quand le gouvernement présente une mesure législative à la Chambre, il refuse d'écouter les arguments des autres. Il refuse d'écouter les débats. Il ne tient pas compte des problèmes des régions visées. Il a imposé la clôture à propos de son Programme énergétique national qui a dévasté l'industrie pétrolière de l'Ouest. Aujourd'hui, malgré tous les efforts du gouvernement pour revenir en arrière, il y a encore des derricks inactifs dans le bassin de l'Ouest. Cette année, il y en a 10 p. 100 de plus que l'année dernière et, l'année dernière, il y en avait 40 à 50 p. 100 de plus que l'année précédente. Cela dénote de la stupidité et un esprit borné.

C'est exactement la même chose qui se passe aujourd'hui. Nous demandons aux agriculteurs de consacrer leur vie à cultiver la terre pour que tous les habitants du pays puissent en profiter. Je l'ai déjà dit, cela contribue à notre balance des paiements.

Le tarif du Corbeau représente une espèce de subvention versée aux céréaliers. Nous le reconnaissons tous. Il a été instauré pour permettre aux agriculteurs de tenir tête aux autres pays qui vendent des céréales sur le marché international. Le gouvernement veut maintenant leur enlever cette subvention. Ce n'est pas ce que font les États-Unis, l'Argentine ou l'Australie. Ces pays augmentent leurs subventions aux agriculteurs. Ils reconnaissent que la production céréalière produit des richesses. La vente de céréales sur le marché international contribue à notre balance des paiements et à notre commerce extérieur. On le répète constamment.

Je voudrais bien avoir plus de temps. Cela fait cependant partie du rituel de la clôture auquel le gouvernement a régulièrement recours. Les députés d'en face ne veulent pas écouter les débats. Je regrette de ne disposer que de dix minutes. J'aurai peut-être l'occasion de reprendre la parole plus tard.

M. Les Benjamin (Regina-Ouest): Monsieur le Président, nous discutons maintenant d'une motion demandant que la question soit maintenant mise aux voix. L'usage parlementaire