

Transport du grain de l'Ouest—Loi

Nous estimons qu'il convient de supprimer l'écart entre les tarifs de transport peu élevés des céréales et des oléagineux par rapport aux produits transformés et de conserver les avantages naturels. Le projet de loi n'atteindra pas ce but. En fait, il aggravera la situation. En permettant le paiement de subventions directes aux chemins de fer il ne fera qu'accentuer les anomalies qui existent actuellement en ce qui concerne les tarifs de transport et empêchera la diversification de l'économie de l'Ouest canadien. Les fourrages coûteront \$20 de plus la tonne aux producteurs de bétail, ce qui leur causera un véritable problème. La production du bétail constitue dans l'Ouest canadien une partie importante du revenu agricole total.

Ce secteur représente 40 p. 100 des recettes agricoles totales au Manitoba, 17 p. 100, en Saskatchewan et, 47 p. 100 en Alberta, province où l'industrie du bétail occupe une place importante.

Il est essentiel à mon avis—et je parle en tant que Canadien venant du Canada central—que l'assise agricole de l'Ouest canadien soit élargie et diversifiée. Selon les chiffres que le ministre nous a lui-même fournis, le projet de loi entraînera des pertes additionnelles de: 1 milliard de dollars au niveau de la production de bétail, 350 millions de dollars dans le domaine de la transformation, de l'emballage et de la production fourragère dans l'Ouest canadien et entraînera la perte de 6,000 emplois.

● (1220)

Nous croyons que les producteurs de grain doivent bénéficier d'un tarif statutaire de transport qui maintienne les avantages de la subvention du Nid-de-Corbeau et qu'ils doivent être protégés contre toute majoration incontrôlée. D'ici 1985 et 1986, les producteurs paieront le double du tarif actuel du Pas du Nid-de-Corbeau et l'économie des Prairies sera privée d'une somme additionnelle de 160 millions de dollars. D'ici 1991 et 1992, les producteurs payeront en outre cinq fois et demie le taux du Nid-de-Corbeau, ce qui signifie que l'économie de l'Ouest du Canada perdra plus de un milliard de dollars. Étant donné la faiblesse des prix du grain aujourd'hui et dans un avenir prévisible, les producteurs ne peuvent se permettre les augmentations de tarifs prévues dans le projet de loi C-155.

Par ailleurs, le projet de loi n'offre aucune protection statutaire aux cultivateurs. Cette protection a été transférée au gouvernement fédéral qui versera, à perpétuité, je crois, un montant forfaitaire de 651 millions de dollars par année. Nous croyons que les producteurs ont le droit de s'attendre à un réseau efficace, rentable et fiable de transport du grain dans ce pays. Cela ne fait aucun doute. Ce projet de loi, toutefois, ne garantit aucune performance des sociétés ferroviaires pour les trois premières années. Ainsi, monsieur le Président, les sociétés ferroviaires n'auront certainement pas à débours grand-chose les trois premières années.

Nous croyons que le gouvernement du Canada et les sociétés ferroviaires ont l'obligation d'offrir un taux spécial de faveur pour aider les producteurs qui doivent faire concurrence aux exportations de grains subventionnées des autres pays. Le projet de loi C-155 les privera de cet appui à une époque où les pays qui font concurrence aux exportations de grain du Canada ont accru l'aide accordée à leurs propres producteurs de grain.

Le président suppléant (M. Corbin): A l'ordre! Je regrette mais le temps de parole de l'honorable député est écoulé. L'honorable député de Spadina (M. Heap).

M. Dan Heap (Spadina): Monsieur le Président, il me fera plaisir de céder la parole à ceux qui voudraient poser des questions à l'intervenant précédent.

Le président suppléant (M. Corbin): Je regrette de devoir signaler à l'honorable député que les questions et les commentaires ne sont pas prévus pendant la période en cours.

M. Heap: Monsieur le Président, le débat sur le tarif du Nid-du-Corbeau n'a évidemment pas la même importance pour les habitants des diverses régions du Canada. Un grand nombre de mes collègues du Parti néo-démocrate ont clairement indiqué que cette loi d'initiative libérale entraînera la ruine des producteurs de grain des Prairies. Je suis d'accord avec eux. Toutefois, je parle d'abord et avant tout au nom des gens de Spadina et je veux dire à cette Chambre ce que la modification de l'accord du Nid-du-Corbeau signifiera pour les habitants de Spadina d'abord, et pour les Canadiens en général.

De quoi ont le plus besoin les résidents de Spadina? Quel est notre principal souci? Les emplois. Nous avons besoin d'emplois, bien payés et sûrs, et nous sommes à cet égard bien semblables au reste du Canada. Il est question d'une reprise économique. Cependant, beaucoup trop de personnes désespérées viennent me parler d'emplois.

La reconstruction de notre réseau ferroviaire pourrait entraîner la création de nombreux emplois permanents. Selon la proposition du NPD, il faut reconstruire les assises des principales voies et des embranchements afin de transporter des trains plus lourds et plus rapides; il faut construire une double voie qui franchira les montagnes du Pacifique et qui nécessitera des tunnels et des ponts; il faut reconstruire la ligne de la Baie d'Hudson; les gares et les installations portuaires de Thunder Bay doivent être rénovées; il faut reconstruire les lignes de l'Ontario et des provinces Maritimes; les passages à niveau doivent être remplacés dans les régions peuplées par des passages plus sûrs . . .

M. Pepin: Allons-y donc.

M. Heap: J'entends le ministre des Transports (M. Pepin) dire «Allons-y donc». Le problème vient du fait qu'il descend du train dès qu'il arrive au Manitoba. Il n'a présenté aucun plan pour rénover les lignes à l'est du Manitoba ni même jusqu'à la Baie d'Hudson. Il a oublié ses propres lignes.

Nous devons envisager de convertir autant de lignes que possible à l'électricité plutôt qu'au diesel. Nous devons construire 12,000 wagons-trémies pour le transport du grain et des trains de voyageurs et il faudrait augmenter plutôt qu'abandonner les services ferroviaires pour le transport de voyageurs et de fret, qui est la principale préoccupation du ministre des Transports actuel.

Est-ce que cela créera de nouveaux emplois pour les résidents de Spadina? Certainement, et pour ceux de nombreuses autres régions du Canada. Le matériel roulant, les voies et autres équipements peuvent être fabriqués dans les villes industrielles du Canada et cela favorisera aussi la fabrication non seulement d'acier et de métal, mais aussi de textiles, de meubles et de fournitures de bureau, qui sont les activités de Spadina.