

Lorsque le gouvernement a présenté le programme énergétique national, nous l'avons prévenu des répercussions qu'il aurait non seulement dans l'Ouest mais aussi dans l'est du Canada. Nous avons bien raison. Voici maintenant que le ministre des Transports propose un autre programme qui aura en effet dévastateur sur les provinces de l'Ouest, un programme comparable au Programme énergétique national.

Plusieurs propositions ont été présentées: d'abord le rapport du juge Emmett Hall et ensuite le rapport Snavely dont on a longuement discuté et enfin, le rapport Gilson. Ces trois rapports ont été présentés à la Chambre, mais le gouvernement les a tous rejetés, préférant y aller de sa propre proposition. Les gens de l'ouest ont donc cru que le gouvernement songerait à eux, mais leurs espoirs se sont vite envolés.

Je dois vous prévenir, monsieur le Président, que le prix des céréales de nos jours est à peu près le même qu'il y a 30 ans. Les agriculteurs n'ont pu survivre que grâce à leur dynamisme. Leur efficacité leur a permis de survivre. Cependant, monsieur le Président, il y a des limites aux progrès qu'ils peuvent faire. Viendra un moment où ils seront coincés. Leurs frais d'exploitation ont décuplé en 30 ans.

Les députés d'en face ne semblent pas se rendre compte que le producteur de céréales de l'Ouest est obligé en dernier recours de vendre son produit aux pays du tiers monde qui accusent une dette de 600 ou 700 milliards de dollars et qui n'ont pas les moyens d'assumer le coût supplémentaire des céréales. Il y a quelques jours justement, le député de Végréville (M. Mazankowski) signalait que le gouvernement prenait comme hypothèse que le prix de l'orge devait être de \$8 et celui du blé de \$12. S'ils pouvaient vendre à ces prix, les producteurs de céréales de l'Ouest n'auraient pas de difficulté à joindre les deux bouts, mais ce n'est pas le cas, puisqu'ils doivent vendre leurs produits aux pays du tiers monde à un prix que ces derniers peuvent se permettre. Le marché mondial fixe le prix des céréales.

Selon le gouvernement, les chemins de fer diront aux agriculteurs à combien exactement ils estiment le coût du transport des céréales. Voici un des aspects du rapport Snavely que je n'ai jamais aimé: il n'a tenu compte que des données fournies par les sociétés ferroviaires. Mon collègue, le député d'Edmonton-Ouest (M. Lambert), en a parlé.

• (1200)

C'est inacceptable, monsieur le Président, car nous tenons à ce qu'on nous promette des améliorations. Par exemple, quand M. Hugh Horner siégeait à l'Autorité du transport des grains, il est allé examiner la situation sur la côte ouest et il a dit—fait confirmé par la direction des sociétés ferroviaires—qu'il fallait actionner 50 interrupteurs pour décharger un seul train de céréales. C'est ridicule, à mon avis, comme il est ridicule également que le CN soit forcé de substituer des locomotives du CP aux siennes parce que les installations de chargement sont sur les voies du CP. C'est tout à fait ridicule, monsieur le Président, et rien ne garantit au céréalier de l'ouest du Canada qu'il sera protégé contre cela. Je ne serais pas étonné que nous puissions transporter ces céréales à la moitié du coût actuel si la direction voulait et savait améliorer le système et si elle était forcée de le faire. Voilà la garantie dont nous avons besoin dans le système, monsieur le Président. Nous ne pouvons pas demander aux producteurs de se mettre à genoux devant les

Transport du grain de l'Ouest—Loi

sociétés ferroviaires, mais c'est exactement ce que le ministre a fait. Il ne s'intéresse plus au sort des producteurs de l'Ouest. Nous ne pouvons pas le laisser faire et nous allons prendre les grands moyens pour les protéger. J'espère que vous comprendrez que nous voulons les protéger et, d'ailleurs, tous les agriculteurs de l'Ouest nous appuient ouvertement.

Monsieur le Président, Je vous sais gré de m'avoir permis de donner cette explication, et j'espère que les ministériels vont se rendre à l'évidence: les céréaliers doivent être protégés et ils sont maintenant incapables d'engager des dépenses additionnelles, car beaucoup trop d'entre eux sont déjà fauchés.

L'hon. Elmer M. MacKay (Central Nova): Monsieur le Président, j'ai l'impression de me retrouver dans une situation identique à celle de l'époque où nous avions siégé toute la nuit pour débattre d'urgence la question du transport des céréales de l'Ouest et où j'ai fait mon premier discours à la Chambre des communes. Je me souviens très bien que le débat portait sur la loi sur les réserves provisoires de blé. Beaucoup de députés de l'opposition, y compris des représentants de l'est du Canada, avaient été irrités et indignés parce que l'honorable Otto Lang, alors ministre des Transports, avait contourné la loi de stabilisation concernant le grain de l'Ouest—ou il l'avait anticipée, si j'ai bonne mémoire—et présenté une autre politique. Je me souviens que, dans ce temps-là—le ministre des Transports (M. Pepin) en sait quelque chose lui aussi—le gouvernement avait lancé le fameux programme LIFT, ou "Lower Inventory for Tomorrow". Loin de régler tous les problèmes des producteurs de céréales de l'Ouest, ce programme a été une des pires initiatives du gouvernement.

M. Mazankowski: On avait donné un autre sens à ce programme: "Lower Income for Tomorrow".

M. MacKay: Ce sont plutôt les revenus qu'on se proposait de réduire, et non pas les stocks de blé, comme vient de le faire remarquer le député de Végréville (M. Mazankowski).

J'ai l'impression, monsieur le Président, que nous avons encore affaire à un ministre des Transports, originaire de l'Est cette fois, qui finira par s'apercevoir que les mesures qu'il préconise pour régler les difficultés de l'Ouest en matière de transport et de culture du grain sont tout à fait contraires à celles dont nous aurions eu besoin en ce moment. En tant que député, je suis curieux de savoir comment on compte surveiller les sociétés ferroviaires pour s'assurer que les vastes sommes d'argent qui leur seront versés serviront justement à atteindre les objectifs établis dans cette mesure législative. Alors que la relance à peine amorcée de l'économie est encore à l'état précaire, comment comptons-nous aider les céréaliers de l'Ouest et, en fait, les fabricants de machines agricoles qui seront les victimes de la hausse des frais de transport?

J'ai entendu l'autre jour le député de Brant (M. Blackburn) expliquer, si mon souvenir est bon, que deux entreprises dont il se souciaient au plus haut point, la Massey-Ferguson et la White Farm Equipment, seront durement touchées par les répercussions néfastes qu'il juge implicites à cette mesure. Beaucoup de députés sont portés à ne voir dans cette dernière qu'un simple projet de loi traitant du tarif-marchandises du Nid-de-Corbeau, comme on se plaît à le désigner dans les médias et la population en général. Mais c'est bien plus que cela. Cette mesure porte sur la structure même du programme national de transport. Le gouvernement actuel a tendance à modifier et à manipuler les programmes et les institutions,