

**M. Deniger:** Je suis content que l'ancien ministre des Transports m'écoute parce que je voulais terminer, monsieur le président, par une citation du 21 janvier 1981 du ministre des Transports, une chose très importante qu'il disait ici même, à la Chambre, et je cite:

[Traduction]

Notre système de transport peut fonctionner, je le sais. Cela exige de la coopération et du leadership, mais il fonctionnera. Évidemment, il y aura toujours des problèmes, mais il faut que quelqu'un prenne la direction.

[Français]

C'est là une citation exacte de l'ancien ministre des Transports qui s'adressait au ministre des Transports, et je tiens à féliciter ce dernier d'avoir pris connaissance de cette sage suggestion et d'avoir agi, parce que s'il ne l'avait pas fait, nous aurions été blâmés justement de laisser tomber l'Ouest.

[Traduction]

**M. Doug Neil (Moose Jaw):** Monsieur l'Orateur, je suis heureux de pouvoir intervenir dans ce débat, qui porte sur une question profondément ancrée dans notre histoire et essentielle pour l'avenir économique de l'ouest du Canada.

J'ai bien suivi les propos du ministre et ceux du député de Laprairie (M. Deniger), qui m'a précédé. Ils se sont attaqués au député de Végréville (M. Mazankowski), qui fut ministre des Transports. Les réalisations de l'ancien ministre sont des plus éloquentes. Il fut, sans contredit, l'un des meilleurs titulaires de ce portefeuille. Jamais il n'a agi de façon arbitraire ou unilatérale. Il n'aurait jamais réduit, par décret, les services de VIA rail, sans tenir des audiences. Il n'aurait jamais tenté d'abandonner les embranchements garantis par ses prédécesseurs. Il n'aurait jamais, de façon arbitraire, comprimé le tarif marchandises des Maritimes.

Permettez-moi de dire, monsieur l'Orateur, qu'il ne se serait pas contenté, comme l'actuel ministre des Transports (M. Pepin), d'une enquête. Le ministre prétend qu'il n'a pas ordonné à M. Gilson la tenue d'une enquête, mais plutôt des négociations. Quand il y a des négociations, il semble que le mandataire, commissaire ou autre, soit muni de directives précises. Il ne fait que déplacer des chiffres.

Le tarif du Nid-de-Corbeau a été institué il y aura environ 80 ans. L'histoire de ce tarif se confond avec celle des chemins de fer, celle de l'Ouest du Canada, et le développement de l'agriculture dans les Prairies et même, le développement de notre pays.

J'avais eu l'occasion de faire quelques recherches sur le passé du tarif du Nid-de-Corbeau. C'est ainsi que j'ai mis la main sur un document intéressant intitulé: «A la défense du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau». Il s'agit d'un mémoire rédigé en 1959 par M. Brownlee, président et directeur général de la United Grain Growers Limited et présenté à la Commission royale MacPherson. C'est une lecture très enrichissante et je voudrais vous en citer des passages.

A la page 7, au chapitre intitulé Comment le tarif statutaire sert l'intérêt national, on peut lire ce qui suit:

Comme certains tarifs de transport des grains dans l'Ouest du Canada sont établis par une loi et échappent ainsi à la compétence de la Commission des transports, ils relèvent nécessairement d'une politique nationale. Ils répondent aussi à un objectif national historique puisqu'ils remontent à la Confédération. L'objectif était de développer l'agriculture dans la région qui comprend actuellement les provinces des Prairies, auparavant administrée par la Compagnie de la Baie d'Hudson.

### Les transports

Le développement agricole de la région était basé sur les cultures céréalières destinées à l'exportation. Il fallait d'abord créer un réseau de voies ferrées et ensuite définir des tarifs de transport pour assurer la viabilité économique de la culture céréalière.

Et on poursuit ainsi:

Si les débuts furent assez lents, l'agriculture connut une expansion considérable au cours des trente premières années du siècle...

Et un peu plus loin:

Au cours de cette période, le Canada central bénéficia de la croissance de ses industries fondées sur le marché intérieur que constituaient les provinces des Prairies et que lui garantissaient des tarifs préférentiels. Tout au long de cette période la culture du blé dans l'Ouest du Canada a été le moteur de croissance de l'économie canadienne...

Enfin, je voudrais vous lire un dernier paragraphe de ce rapport:

Il ne faudrait pas croire que le Canadien Pacifique a consenti à ce marché à contrecoeur ou uniquement pour obtenir une subvention. Au contraire, cette nouvelle politique était très avantageuse pour la société. Elle garantissait la colonisation et lui permettait de vendre son parc considérable de terres agricoles, leur donnant même une valeur marchande plus élevée que celle qu'elles auraient eu autrement...

Je voudrais encore une fois citer une déclaration que le très honorable John G. Diefenbaker a faite à la Chambre des communes le 13 mai 1959. Il a dit à l'époque:

... le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau fait partie d'un marché qui a été conclu entre les sociétés ferroviaires et le gouvernement d'une part, et les colons qui se sont installés dans l'Ouest d'autre part.

Les déclarations que j'ai citées sont aussi vraies aujourd'hui qu'elles l'étaient en 1960, mais bien sûr, le tarif du Corbeau a toujours été contesté par les sociétés ferroviaires, le CN comme le CP.

● (1520)

Mes collègues de gauche préconisent de nationaliser le Canadien Pacifique comme si cela pouvait être la solution à tous nos maux; mais le Canadien National qui est une société de la Couronne est en fait depuis toujours nationalisé...

Une voix: Non.

**M. Neil:** ... et ses résultats ne sont pas meilleurs que ceux du Canadien Pacifique. Je tiens à faire remarquer à mes collègues de gauche que la nationalisation du Canadien Pacifique ne faciliterait pas l'acheminement des céréales dans l'Ouest.

**M. Althouse:** Comment se fait-il que le CP n'ait pas mis de wagons à la disposition des céréaliers quand nous en manquons alors que le CN l'a fait.

**M. Neil:** En fait, les compagnies ferroviaires ne transportent plus de céréales au tarif du Pas depuis bien des années, puisqu'on leur a accordé des subventions pour financer les lignes secondaires, qu'on a mis en place des programmes de réfection des voies et que le gouvernement, les trois provinces des Prairies, et certains producteurs, par l'intermédiaire de la Commission canadienne du blé, leur ont fourni plus de 1,000 wagons-trémies. Ces avantages accordés au fil des ans se chiffrent par millions de dollars. Toutefois, quand l'honorable Otto Lang, ancien député de Saskatoon-Humboldt, est devenu ministre libéral des transports, ses collègues libéraux et lui-même ont adopté une politique dite «du paiement par l'utilisateur». Le gouvernement actuel et le successeur libéral de M. Lang ont non seulement poursuivi cette politique, mais ils se proposent maintenant de l'imposer aux producteurs céréaliers de l'Ouest.