

Transport du grain de l'Ouest—Loi

cause. C'est pourquoi le grain de haute qualité expédié en Colombie-Britannique sera naturellement visé.

Je tiens à déclarer publiquement, si personne d'autre ne l'a fait, ce qu'en pense la commission du bétail de l'Alberta. Mon collègue de Medicine Hat (M. Hargrave) en a peut-être déjà parlé. Je tiens à consigner la totalité de cette déclaration, parce qu'il s'agit d'une importante volte-face de la part du ministre des Transports (M. Pépin) et du gouvernement actuel, volte-face qui, d'après ce que le premier ministre (M. Trudeau) a déclaré il y a moins d'une quinzaine aux représentants des agriculteurs de l'Ouest avec lesquels il s'entretenait, correspond fondamentalement à un changement d'orientation et à une capitulation face à certains groupes intéressés et au caucus du Québec. Ce dernier a fait l'objet de nombreuses pressions de la part des agriculteurs québécois parce que le gouvernement provincial s'est lancé dans un programme qui bouleverse complètement l'élevage du bœuf dans notre pays, en accordant des subventions colossales et en insistant pour que le prix des provendes reste bas.

Depuis une dizaine d'années, dans ma localité, j'ai vu fermer des usines de conditionnement et mettre à pied des effectifs complets, qui se comptaient non pas par centaines, mais par milliers de travailleurs. Malheureusement, la même situation, toutes proportions gardées, s'est retrouvée dans toutes les villes importantes de l'Ouest et également dans bon nombre de petites localités. Une région qui devrait être le centre de l'élevage et du conditionnement du bœuf dans notre pays se trouve aujourd'hui dans une situation déplorable. Il n'y a aucune possibilité d'amélioration et c'est là qu'est le problème. Nous exportons beaucoup de bétail aux États-Unis. Si l'élevage diminue dans l'Ouest, il n'y aura plus assez de bétail pour pouvoir vendre aux États-Unis. Il s'agit d'un volume traditionnel, qui ne sera en aucun cas remplacé par l'excédent de bœuf de l'Ontario ou du Québec. Il est tout à fait absurde de chercher à bouleverser le secteur de l'élevage dans l'est du pays. Ce n'est là qu'une des nombreuses conséquences de cette mesure.

Je ne vois pas pourquoi on imposerait aux compagnies de chemins de fer le maintien, excessivement coûteux, de nombreuses voies, si c'est seulement pour transporter des céréales. Il doit y avoir de meilleures façons de les transporter, par exemple en changeant la répartition des silos. Cela fait partie de la rationalisation. J'estime que l'attitude du NPD et de son affilié agricole, le Syndicat national des cultivateurs, n'est pas loin de celle des Luddites, en ce qui concerne le transport des céréales et les tarifs-marchandises dans l'ouest du Canada.

Voyons ce que l'*Alberta Cattle Commission* a à dire. L'*Alberta Beef Bulletin* de mai 1983 commence par cet appel désespéré:

● (1150)

Le gouvernement fédéral a annoncé qu'il adopterait le versement de subventions aux chemins de fer comme solution au problème du tarif du Nid-de-Corbeau, en dépit de l'avis des économistes et des conseillers, en dépit de l'avis de Clay Gilson qui a été nommé par le gouvernement pour le conseiller sur la réforme du tarif, en dépit de l'opinion de son propre ministre des Transports, Jean-Luc Pepin, en dépit du fait que de verser la subvention aux chemins de fer perpétuera et aggravera l'injustice faite aux secteurs de l'élevage et de la transformation dans l'Ouest, en dépit de l'avertissement donné au gouvernement que le Canada se retrouverait avec un système de transport des céréales moins efficace et plus coûteux, en dépit, en dépit, en dépit...

Le Québec est à l'origine de la modification des plans Gilson et Pépin. Les producteurs et le gouvernement provincial connaissent, bien entendu, les distorsions et les dommages causés par un tarif artificiellement bas. Le Québec est

certainement au courant que, même si l'augmentation du tarif du transport des céréales permettait des prix plus justes dans les Prairies, le versement des subventions au producteur ne changerait rien au prix de leurs céréales de provende. On a certainement dit au Québec que l'augmentation de la production de bétail dans l'Ouest, à la suite d'une solution du type Gilson et Pépin, serait exportée et ne toucherait pas les marchés du Québec. Le Québec ne le croira peut-être pas, mais il se fait déjà de l'exportation. Le Québec connaît certainement tous ces faits et il est certain qu'il s'en moque.

Par conséquent, le Québec a utilisé son pouvoir politique considérable et le gouvernement fédéral a cédé et sacrifié ainsi l'industrie du bétail dans l'Ouest. Selon les publications mêmes du gouvernement, le tarif du Nid-de-Corbeau coûte à l'Ouest 150 millions de dollars annuellement. Pourtant, le gouvernement va tenter de préserver le système à l'origine de ces pertes et va s'assurer d'une érosion systématique du secteur de l'élevage dans l'Ouest.

Dernier point, monsieur le Président: je ne pense pas que les chemins de fer devraient recevoir toutes les subventions. On avait demandé à un ancien ministre des Transports, Jean Marchand, à la conférence des perspectives économiques de l'Ouest, quel serait le rôle des chemins de fer, et il avait bien dit qu'ils ouvriraient leur comptabilité. Mais ils ont toujours refusé de divulguer quoi que ce soit. Les chemins de fer doivent s'exécuter et prouver que leurs coûts sont justes. Je ne pense pas qu'ils puissent produire des chiffres. Nous n'avons jamais eu la moindre information réelle de la part du CN ou du CP. Il y a un certain nombre de doublons dans leur système qu'ils facturent de la même façon qu'ils ont facturé les frais d'utilisation des voies à VIA Rail, augmentant ainsi le coût du trafic-passagers. Aucune justification de ces coûts ne nous a jamais été présentée.

Si l'on veut que les chemins de fer tirent avantage—il n'y a pas doute que ce sera le cas—de l'amélioration de leurs installations et du doublement des voies si nécessaire, ils doivent être honnêtes vis-à-vis des Canadiens et de leurs clients. Il doit s'établir un climat de confiance entre eux et nous. Avant que nous ne payions quoi que ce soit, ils doivent faire preuve d'une meilleure attitude.

Je suis opposé à ce projet de loi, monsieur le Président.

M. Gordon Towers (Red Deer): Monsieur le Président, c'est une fois de plus avec tristesse que je prends la parole au sujet d'une proposition du gouvernement. Bien des mesures gouvernementales ont, semble-t-il, divisé le pays, mais jamais autant, peut-être, que ce projet de loi. Il est ironique que le ministre des Transports (M. Pepin) et le premier ministre (M. Trudeau) aient réussi à s'attirer la défaveur des Canadiens de l'Ouest si rapidement.

Bon nombre d'habitants et d'agriculteurs des provinces de l'Ouest ont longtemps cru que le ministre des Transports était leur ami, mais voici qu'il leur tourne le dos et les abandonne à leur sort. Il aurait mieux valu qu'il ne promette rien à l'ouest du Canada, car il s'est aliéné la sympathie de tous et chacun.

Au départ, les producteurs de céréales et les éleveurs n'étaient pas du même avis, mais ils s'entendent maintenant pour protester contre la proposition du ministre. Le président de l'Association des producteurs de céréales unis n'a même pas voulu assister à la dernière rencontre avec le premier ministre à Jasper, car celui-ci avait déjà dit qu'il ne changerait pas d'avis. C'est parfaitement ridicule que le premier ministre rencontre les représentants des milieux agricoles de l'ouest du Canada s'il n'a pas l'intention d'apporter des modifications aux propositions présentées par le gouvernement. Les producteurs de l'ouest en sont profondément indignés. De plus, l'économie de la collectivité agricole de l'Ouest en subira le contrecoup.