

*Transportation du grain de l'Ouest—Loi*

défendre auprès de mes électeurs. Contrairement au député de Regina-Ouest (M. Benjamin) et aux néo-démocrates, il existe des divergences de vues au sein de notre parti parce que nous représentons des intérêts différents. Nous ne sommes pas gouvernés par une idéologie socialiste qui incite les néo-démocrates à adopter des positions contraires aux meilleurs intérêts de leurs électeurs. Nous avons fait un compromis et je l'appuie volontiers.

**M. Benjamin:** Monsieur le Président, le député a également affirmé qu'il était avantageux d'expédier du grain par camion à Seattle par le Montana, ce que je trouve étrange de quelqu'un qui se dit un bon canadien. Le député sait-il qu'en dépit de pleins tarifs commerciaux, le réseau ferroviaire du nord des États-Unis est pire que le nôtre? Ils manquent de matériel roulant. Certains céréaliers sont obligés, en dernier ressort, d'acheminer leur grain par camion jusqu'à Seattle, qui est à 900 milles du Montana. Le député est-il au courant de tout cela, malgré que les chemins de fer américains et les camionneurs touchent les pleins tarifs commerciaux?

Le député prétend-il que les agriculteurs canadiens devraient payer le plein tarif pour transporter leurs céréales aux États-Unis, non pas au Canada? Est-ce vraiment ce qu'il veut dire? Il propose une autre solution: les dirigeables. Chaque agriculteur devrait avoir son propre dirigeable. Tant que nous aurons assez de conservateurs pour nous pomper l'air, nous allons pouvoir transporter les céréales par ballons ascensionnels. Je ne peux pas croire que le député soit sérieux quand il propose une telle solution.

**M. Thacker:** Monsieur le Président, le député est un peu perdu. Je dis simplement que si nous laissons les lois de la concurrence agir, les gens seraient libres de choisir et de se doter des moyens économiques nécessaires, car c'est dans leur intérêt. Ils deviendront innovateurs, exactement comme au XVIII<sup>e</sup> siècle. C'est à cette époque que nous sommes débarrassés du capitalisme d'État des rois et de la monarchie pour accéder au régime de la propriété individuelle où chacun prend ses propres décisions. Jamais encore, de toute l'histoire de l'humanité, ce pays et le reste du monde occidental n'avaient produit autant de richesses. Nous sommes en train de retourner à l'ère du capitalisme d'État, à cette différence près que les membres du gouvernement sont élus. Le député n'est pas capable d'imaginer ce qui se passerait pour les pipe-lines, les dirigeables ou que sais-je encore et c'est pourquoi j'ai pris cet exemple.

**M. Doug Neil (Moose Jaw):** Monsieur le Président, je me réjouis de pouvoir prendre part à ce débat qui est de loin le plus important de tous ceux que les habitants de l'Ouest aient connus. Le projet de loi en effet vise à modifier de façon radicale un accord historique, celui du Pas du Nid-de-Corbeau signé en 1897 qui a été reconnu par une loi en 1925.

Le tarif garantit que les producteurs de l'Ouest doivent payer pour l'acheminement de certaines céréales un demi cent par mille. Le projet de loi que nous propose le ministre change radicalement la situation. Il modifie un accord sur lequel les producteurs de céréales de l'Ouest ont toujours compté.

Le ministre a déclaré que le projet de loi serait adopté d'ici le 30 juin. Nous en sommes à son étude en deuxième lecture. Il va y avoir ensuite les audiences en comité et la troisième lecture. Je voudrais bien savoir pourquoi il veut que le projet de

loi soit adopté d'ici le 30 juin. Il veut, nous dit-il, que les nouveaux tarifs soient en vigueur pour la prochaine campagne agricole qui commence le 1<sup>er</sup> août. Je me demande bien pourquoi ce projet de loi doit être adopté aussi rapidement. Il y a 86 ans que le tarif est en vigueur. Les compagnies de chemins de fer ne s'en sont pas sorties si mal jusqu'à ces dernières années. Elles ont même reçu 15,280 wagons-trémies aux frais du gouvernement ou des producteurs céréaliers. Le gouvernement fédéral a fait savoir qu'il allait leur fournir gratuitement 3,480 wagons supplémentaires entre 1982 et 1985. Depuis des années, les compagnies de chemins de fer touchent des subventions pour les embranchements, toujours aux frais des contribuables. En vertu du Programme de remise en état des embranchements des Prairies, les compagnies de chemins de fer ont touché près de 402 millions jusqu'à présent. Le ministre, lors de sa conférence de presse, a fait savoir que d'ici la fin de la décennie, 670 millions seraient affectés à ce même programme.

● (1750)

Monsieur le Président, personne ne met en doute l'utilité de ces programmes, mais qu'est-ce qui presse? Pourquoi faut-il que le projet de loi soit adopté d'ici le 30 juin? Le ministre nous dit naturellement que toutes les organisations agricoles intéressées ont déjà eu l'occasion de faire connaître leur point de vue dans le cadre de l'étude de M. Gilson et qu'il n'est vraiment pas nécessaire d'entreprendre une nouvelle étude approfondie pour savoir ce que pensent les intéressés du changement envisagé. Je ferai remarquer au ministre que le Parlement et les parlementaires n'ont pas assisté aux audiences de la Commission Gilson.

Les personnes qui ont déposé lors des audiences étaient loin d'être unanimes. Dans son rapport, M. Gilson propose un compromis qui sert au mieux les intérêts des milieux agricoles. Les réactions au rapport étaient partagées. Que s'est-il passé par la suite? Il y a eu des remous dans l'est du pays, plus particulièrement au Québec. C'est pourquoi le ministre a lancé un ballon d'essai. En février, il s'est rendu dans l'Ouest pour faire une déclaration importante et lancer ce qu'il a appelé l'initiative en faveur des transports dans l'Ouest. Je rappelle qu'il a annoncé le lancement de ce programme à Winnipeg et non au Parlement, comme cela aurait dû être le cas, ce qui aurait permis aux parlementaires de faire connaître leurs réactions et de poser des questions au ministre.

En annonçant cette initiative en faveur des transports dans l'Ouest, le ministre a modifié une recommandation du rapport Gilson qui proposait que les compagnies de chemins de fer reçoivent 19 p. 100 des subventions et les producteurs 18 p. 100. Il a proposé un compromis: compagnies de chemins de fer et producteurs recevraient la même chose pour répondre à certaines critiques. Par ailleurs, le ministre et plusieurs de ses collègues ont annoncé des injections énormes de capitaux dans l'ensemble du pays. C'est du chantage. Il a parlé d'un programme d'environ 3.7 milliards de dollars, mais en fait, si vous lisez le rapport du comité des Transports du 26 avril 1983 où le député de Kindersley-Lloydminster (M. McKnight) a interrogé M. N. Mulder, administrateur des transports de surface à Transport Canada, M. Mulder a reconnu que les 3.7 milliards de dollars dont parlait le ministre proviendraient du fonds de développement de l'Ouest. C'est donc de l'argent qui appartient aux Canadiens de l'Ouest. Le ministre des Transports