

J'ai entendu avec un vif intérêt mes amis à ma droite, le député de Pembina (M. Elzinga), président du parti conservateur, dire aux Canadiens quelle était sa position. De nombreux observateurs prétendent maintenant que le NPD et les tories luttent ici pour se rallier les Canadiens de l'Ouest au sujet de la question du Pas du Nid-de-Corbeau.

**M. Lewis:** Inutile, cette lutte est terminée.

**M. Fulton:** Vous le voyez, les tories la concède. Ils savent que la position néo-démocrate est bien connue dans l'ouest du Canada. Aucun agriculteur n'ignore que nous avons adopté une attitude très rationnelle au sujet du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, pourquoi nous voulons le maintenir et pourquoi nous affirmons publiquement que le gouvernement fédéral devrait en quelque sorte assumer les débours du CN ou du CP, mais que ces sociétés ne devraient pas réaliser des profits en misant sur ces subventions, comme le garantit le projet de loi. Il garantit des profits au CP. Le ministre des Transports hoche la tête.

**M. Pepin:** Non.

**M. Fulton:** Il n'a peut-être pas lu certains détails alléchants que les dirigeants du CP ont fait insérer dans son projet de loi lorsqu'ils sont venus lui rendre visite.

Nous devons aussi examiner attentivement l'attitude des libéraux qui continuent à affirmer que le NPD tente d'empêcher les gens d'obtenir des emplois. Nous savons que les chemins de fer font de la propagande pour tenter de convaincre leurs employés et d'autres que certaines choses n'arriveront pas si la loi sur le taux du Corbeau n'est pas adoptée.

• (1250)

Permettez-moi de vous parler de ma région un instant, celle qui s'étend de Redpass jusqu'à Prince Rupert. On a prévu de dépenser 100 millions cette année pour rehausser le ballast, remplacer des traverses, renforcer les structures d'acier, refaire 57 ponts et le reste. Cela a sûrement un rapport avec le charbon du nord-est et le transport de marchandises autres que les grains.

Je pense que le ministre devrait consulter quelques syndicats. A l'heure actuelle, on coule du béton 24 heures sur 24 à l'élevateur de Prince Rupert. La limite de 31.1 millions de tonnes prévue dans le projet de loi entraînera sûrement des conséquences là-bas. Il est difficile d'en déterminer l'importance pour l'instant mais si on a décidé d'imposer cette limite c'est que, comme l'a suggéré hier mon collègue de Regina-Ouest (M. Benjamin), le CN et le CP sont en train d'acquérir certaines sociétés ferroviaires d'importance aux États-Unis qui leur serviront à acheminer le grain à partir de la Saskatchewan, lequel sera exporté depuis les ports américains. Le ministre des Transport paraît sceptique. S'il a commandé des études sur l'avenir du transport des grains à travers le monde, je voudrais qu'il les dépose. Mais il n'en a pas.

En somme, on investit dans le CP sans même avoir examiné quelles seraient les conséquences futures pour les cultivateurs ou encore pour les villes de Prince Rupert, Vancouver, Churchill, à la tête des Lacs et d'autres régions.

Quand on propose à la Chambre de telles mesures, je pense que nous devrions éviter le genre d'attitudes que prennent les libéraux. Pas un député de leur parti n'intervient. Le ministre

### *Transport du grain de l'Ouest—Loi*

de l'Agriculture (M. Whelan) a présenté un avis de motion de clôture alors que le débat ne faisait que débiter. Les habitants de la Colombie-Britannique et tous les Canadiens doivent connaître exactement ce que le ministre des Transports et les libéraux sont en train de proposer et pourquoi la loi est si désavantageuse pour les Manitobains, pour les habitants de la Saskatchewan, de l'Alberta et de la Colombie-Britannique.

Le CP recevra 564.5 millions de dollars en 1983-1984, 593 millions en 1984-1985, 622 millions en 1985-1986 et 651 millions à partir de 1986. Le ministre des Transports, le premier ministre (M. Trudeau) et leurs valets de parti—peu importe que ces derniers travaillent pour le secteur privé ou directement pour les Libéraux—font la tournée de l'Ouest pour essayer de convaincre les Canadiens d'appuyer cette mesure, mais ils se gardent bien de leur dire qu'ils soutirent un milliard de dollars des goussets des agriculteurs. Ils ne précisent pas que, en l'an 2000, les agriculteurs paieront un tarif 12 fois plus élevé que le tarif actuel.

Il faut aussi que les Canadiens sachent quelle est la véritable différence entre les remarques des Libéraux et celles des Conservateurs. Les Libéraux disent que l'opinion du caucus québécois doit prévaloir, qu'il faut donner l'argent au CP et s'assurer que les éleveurs de bestiaux de l'Est sont satisfaits. Comme mon collègue d'Athabasca (M. Shields) l'a dit, envoyez le premier ministre dire aux éleveurs de bestiaux de l'Ouest d'aller au diable parce qu'ils ne votent pas pour le parti libéral.

Pendant ce temps, les Conservateurs pratiquent ce genre de guerre sournoise à la Chambre. Ils ne veulent pas admettre qu'ils sont en faveur du Corbeau ou qu'ils sont prêts à donner une certaine compensation aux sociétés ferroviaires, mais ils n'acceptent pas pour autant qu'elles obtiennent davantage ou que les Canadiens en profitent. Je les ai écoutés lorsqu'ils ont pris la parole à la Chambre et j'ai parlé à des journalistes qui ont pris note de leurs discours. Ces journalistes n'ignorent pas que la parti conservateur est divisé sur cette question. Ils n'ignorent pas non plus que les libéraux ne savent pas exactement quelles seront les répercussions de cette mesure sur l'agriculture ou sur les ports de l'Ouest.

De tous les ministres en face, je crois que c'est au ministre des Transports à modifier ce projet de loi en profondeur et il doit éviter que le gouvernement ne se serve de sa majorité pour l'imposer. Il doit oublier que le NPD et le parti conservateur font bien du tort dans les journaux à son parti dans l'Ouest à cause de cette mesure, au point où le courrier afflue encore une fois à la Chambre. Je crois que le ministre est l'un des rares membres du gouvernement qui puisse de son propre chef apporter des changements à la mesure que nous étudions.

**M. David Kilgour (Edmonton-Strathcona):** Monsieur le Président, au cours des sept minutes dont je dispose pour traiter de ce bill, je fonderai mes observations essentiellement sur le point de vue des centres urbains de l'Ouest du Canada. En bref, mon argumentation est la suivante: ce bill est la mauvaise solution présentée au mauvais moment et pour de mauvaises raisons. Pourquoi? Parce que cette mesure pourrait bien avoir le même résultat pour la diversification de l'économie dans l'ouest que le Programme énergétique national pour notre industrie du pétrole et du gaz.