

*Transport du grain de l'Ouest—Loi*

Je dois dire que malgré toutes ces projections, malgré toutes les discussions qui ont eu lieu, ce sentiment de crainte, ce sentiment de méfiance semé par le ministre de l'Agriculture du Québec (M. Parizeau), d'abord auprès des principales associations agricoles québécoises et ensuite auprès d'un nombre considérable de producteurs agricoles du Québec, a considérablement empoisonné un débat pragmatique, intelligent et objectif sur cette question.

Il est évident que si les producteurs du Québec avaient vu le gouvernement aller de l'avant en ce qui a trait à la mise en application du rapport Gilson de façon intégrale, ils se seraient sentis lésés, affectés à plus ou moins long terme dans leur propre survie sur leurs exploitations respectives. Toutefois, il s'est avéré qu'il existait beaucoup d'intervenants dans le domaine agricole au Canada qui avaient de sérieuses réserves quant au mode de paiement à effectuer.

Le ministre des Transports désirant faire avancer son grand projet, comme je le dis, sa grande réforme essentielle, a préféré mettre un peu d'eau dans son vin, il a préféré effectuer une réforme qui n'est peut-être pas aussi merveilleuse, aussi parfaite qu'il l'aurait voulu, mais qui est quand même une réforme absolument importante et essentielle, et qui permettra de réaliser les objectifs principaux, c'est-à-dire changer le *Crow*, améliorer le transport ferroviaire dans l'Ouest et permettre également une certaine diversification de l'agriculture et un développement commercial important dans l'Ouest.

Je termine donc mes remarques, monsieur le Président, en disant qu'il est faux de prétendre, comme certains députés progressistes conservateurs l'on signalé en particulier... je pense aux réactions des députés de Bow River (M. Taylor) et de Lethbridge-Foothills (M. Thacker) qui s'opposaient aux propos tenus par le ministre des Transports, hier, et lesquels mentionnaient que c'était exclusivement à cause des députés du Québec que cette réforme était effectuée et qu'elle n'était pas aussi parfaite que la formule Gilson du début. Je dis oui, c'est à cause des instances de la part des députés du Québec au Parlement canadien, et c'est également à cause de toutes les autres associations agricoles de l'Ouest du Canada qui ont fait des instances et qui se sont opposées aux sommes versées aux producteurs, et qui ont également suggéré que le paiement intégral soit versé aux chemins de fer.

**M. le vice-président:** Je regrette d'interrompre l'honorable ministre, mais son temps de parole est écoulé.

[Traduction]

**M. Mazankowski:** Monsieur le Président, je prends note de ce que le ministre vient de dire. Il a laissé entendre que la proposition originale dont le ministre des Transports (M. Pepin) a parlé, ne satisfaisait pas les producteurs de sa province. Je n'ai pas besoin de lui rappeler...

**M. Chrétien:** Ni de l'Ouest.

**M. Mazankowski:** C'est moi qui vais poser la question, et non pas le ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources (M. Chrétien).

Je n'ai pas besoin de lui rappeler que la proposition que le ministre a mise de l'avant dans cette mesure a suscité de très vives réactions. Compte tenu de ces réactions et comme le

ministre est une personne sensée qui sait bien qu'un projet de loi n'est pas sans susciter des divergences de vue et des objections, que pense-t-il de la proposition que j'ai faite moi-même hier de laisser aux producteurs le soin de décider s'ils veulent que la subvention du Corbeau soit versée aux sociétés ferroviaires ou aux producteurs?

Le ministre a reconnu que les modalités de paiement seraient révisées en 1985-1986. Cette révision permettrait de tester les deux systèmes et d'acquérir des connaissances pratiques sur les résultats qu'ils pourraient donner. Je reconnais que le système que je préconise n'a pas été expliqué dans le détail mais le ministre pourrait-il nous donner une idée de la réaction qu'il pourrait avoir à l'égard d'une proposition de ce genre?

**M. Ouellet:** Monsieur le Président, j'étais présent hier lorsque le député de Végréville (M. Mazankowski) a fait son discours. Ce qui m'a frappé, c'est qu'il a déclaré que le projet de loi est très compliqué et que c'est un cauchemard administratif, si j'ai bonne mémoire. Je dois dire que l'administration de son projet risque d'être également un vrai cauchemard. Le député admettra, je crois, que sa proposition doit être étudiée bien plus attentivement et plus en détail avant de pouvoir envisager de l'adopter. Je suis heureux de savoir que le député aura l'occasion d'exposer et d'expliquer comment, d'après lui, son système devrait être administré, lorsque le projet de loi sera renvoyé au comité.

Ma première réaction à la proposition du député, c'est qu'il serait à mon sens pratiquement impossible de mettre une telle formule en application. Je lui signale que, de toute évidence, le syndicat du blé de la Saskatchewan, le syndicat du blé de l'Alberta, le syndicat des exploitants d'élevateurs du Manitoba, la fédération des agriculteurs de la Saskatchewan et Unifarm de l'Alberta trouvent tous que l'argent devrait être donné aux sociétés de chemins de fer. Il s'agit, je crois, d'associations importantes de l'Ouest et, à l'instar d'autres associations importantes de l'Est, elles trouvent que la méthode la plus simple consisterait à verser l'argent aux sociétés de chemins de fer.

Je crois qu'il faut procéder par étapes. Je crois que le ministre des Transports (M. Pepin) voudrait faire un pas de géant. Ce projet de loi représente un grand pas dans la bonne direction à mon sens. Je ne voudrais pas que ce grand pas semble pratiquement insignifiant à cause d'une formule ou d'une méthode administrative inapplicable, comme celle que propose le député.

• (1250)

**M. Mazankowski:** Monsieur le Président, il est exact que j'ai qualifié le bill de cauchemard bureaucratique. Ce que je voulais dire, c'est qu'il faudra une bureaucratie très lourde pour l'administrer. Et on ajoute encore à la complexité. La proposition initiale prévoyait un paiement qui serait partagé moitié moitié entre les producteurs et les compagnies de chemins de fer, aux termes d'une formule qui tiendrait compte de la superficie des terres cultivées, formule qui reste à définir. Si le ministre prétend que cela n'a rien de bureaucratique, je me demande bien en quoi consiste la bureaucratie.