

Dans l'Ouest, le premier ministre (M. Trudeau) a admis que le projet de loi est imparfait, ajoutant que nous devons nous en satisfaire parce que le gouvernement n'a aucun représentant dans l'Ouest. Non, monsieur le Président, ce n'est pas une mesure routinière. Elle est presque aussi importante que la Constitution qui, soit dit en passant, ne protège pas les droits à la propriété ni la langue de la majorité.

Dieu merci, seule la Chambre est habilitée à changer la politique nationale des transports. La mesure à l'étude est incomplète au point qu'elle ne tient pas compte des conséquences pour les céréaliculteurs de l'Ouest, les salaisons et l'industrie des provendes, sans parler des conséquences pour ma province et les provinces maritimes.

Or, on n'a pas analysé les conséquences qu'aurait cette mesure sur la plan financier pour les Canadiens d'un bout à l'autre du pays. Après tout, le Canada n'est rien qu'un petit marché de moins de 25 millions d'acheteurs éparpillés sur une distance de quelque 4,000 milles et reliés par un double ruban d'acier qu'on appelle la voie ferrée. Celle-ci fut construite alors que le Canada ne comptait guère que trois millions et demi d'habitants dévoués à leur tâche, grevés de dettes et luttant dans des conditions adverses. Maintenant, nous voulons anéantir ce système dont bénéficient tous les Canadiens.

Or, aujourd'hui, comme auparavant l'Ouest doit bénéficier d'un tarif-marchandises équitable et subventionné. Pourquoi pas? Nous subventionnons les routes, les canaux, les autoroutes, les trottoirs et les aéroports. Penchons-nous un instant sur le cas de Mirabel qui perd un million par semaine, monsieur le Président. Et nous allons maintenant donner cet argent aux chemins de fer. Pourquoi pas plutôt à nos céréaliers qui travaillent dur et paient des impôts? Ce n'est que par des audiences complètes en comité que nous pourrions faire triompher la justice, comme ce fut le cas pour la commission Gilson. Nous devons entendre de véritables spécialistes non pas une horde de bureaucrates ministériels. Il nous faut un vrai débat à la Chambre.

• (1150)

Pour illustrer jusqu'à quel point la façon de procéder du ministre est absurde, avant même que le projet de loi ait été déposé, le ministre annonçait déjà des modifications qui n'apparaissent nulle part. Il était déjà entendu qu'il y aurait un rapport entre les frais de transport des grains et les tarifs internationaux de même que l'inclusion de cultures particulières dans le tarif du Corbeau. Mais voyez ce qui s'est passé; ces détails n'ont pas été communiqués au Parlement, oh non, mais au club des journalistes juste en face. On ne les retrouve pas dans le projet de loi.

Pas plus dans le discours du trône qu'à l'occasion des dernières élections, il n'a été question de modifier le tarif du Corbeau. On peut se demander si la Chambre serait saisie de ce projet de loi, que ce soit sous sa forme actuelle plutôt édulcorée ou sous n'importe quelle autre forme, si le gouvernement avait un seul député à l'ouest de Winnipeg.

On estime que le projet de loi coûtera aux céréaliers 10 p. 100 de leurs recettes brutes au moment même où ils sont nombreux à être réduits à la portion congrue. Les éleveurs de bétail devront déboursier \$20 la tonne pour compenser les céréaliers. Il faudrait supprimer les tarifs absurdes pour les oléagineux et

les grains mais non ceux qui concernent les produits transformés. Tout les agriculteurs doivent pouvoir compter sur un système de transport céréalier à la fois efficace et peu coûteux.

Le gouvernement et les chemins de fer sont des réalités d'aujourd'hui et puisque les États-Unis, l'Argentine et d'autres pays subventionnent leurs exportations de grains, nous devons offrir des tarifs de transport bas et compétitifs. Bien sûr, pour que nos chemins de fer puissent disposer du matériel nécessaire pour acheminer tous les produits canadiens et pouvoir entretenir ce matériel, ils doivent être compensés en conséquence. Cependant le projet de loi se montre trop généreux envers eux puisqu'en 1990, ils toucheront une hausse de 1,000 p. 100 et ce n'est pas une bonne façon de régler les autres problèmes qu'on a exposés.

Monsieur le ministre, les Canadiens doivent avoir leur mot à dire avant d'assister au sabotage de leur système national de transport comme on l'a fait pour le système national d'énergie. Monsieur le ministre, pourquoi ne pas reprendre le projet de loi au début.

Le président suppléant (M. Corbin): A l'ordre. Le député est un parlementaire chevronné. Je lui ai déjà dit de s'adresser à la présidence.

M. Stewart: Je m'excuse, monsieur le Président, et je termine...

Le président suppléant (M. Corbin): Je dois lui signaler que son temps de parole est terminé.

L'hon. John A. Fraser (Vancouver-Sud): Monsieur le Président, je participe au débat en tant que représentant de la circonscription de Vancouver-Sud, de représentant de l'Ouest canadien et aussi de représentant de la Colombie-Britannique. Ce que je veux dire au ministre par votre intermédiaire, monsieur le Président, ne reflète pas uniquement mon opinion sur le projet de loi, opinion que je vais vous exposer, mais je veux aussi parler au nom de tous les honnêtes gens de la Colombie-Britannique qui s'inquiètent de l'avenir de notre pays.

Je veux dire au nom des habitants de la Colombie-Britannique qui ont un intérêt vital à l'amélioration du chemin de fer, qu'au moment où ils commenceront à se rendre compte des lacunes du projet de loi, ils s'y opposeront avec autant de force que les citoyens de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba. J'irai même plus loin en ajoutant que dès l'instant où ils se rendront compte de ces lacunes, dès l'instant où d'autres citoyens que ceux des Prairies commenceront à s'en rendre compte également, ils vont faire savoir au ministre, par l'intermédiaire de leurs représentants élus, qu'il devrait prendre un peu de recul pour mieux réfléchir.

On nous a dit que le réseau ferroviaire ne serait pas amélioré si le projet de loi n'était pas adopté à la fin de juin. Voilà la position du gouvernement et de ceux qui sont chargés de faire sa propagande. Le gouvernement le répète à qui veut bien l'entendre pour qu'on dise par la suite qu'il a raison de parler de la motion de clôture qu'il a failli présenter et qu'il pourrait fort bien encore présenter même si cette mesure est d'une importance capitale pour l'avenir du pays. C'est la plus importante de toutes celles qu'il m'ait été donné de voir depuis que je suis député, c'est-à-dire depuis 1972. Elle a de lourdes conséquences pour trois provinces. Et elle a aussi de graves conséquences pour le pays tout entier.