

aux frais de l'ensemble de l'économie canadienne et non d'un petit groupe de producteurs et d'agriculteurs de l'ouest du Canada.

Je ne tracerai pas l'historique du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, parce que le temps me manque. Le 17 février 1982, j'ai longuement parlé de ce tarif à propos de l'autorisation d'emprunt. Je l'ai replacé dans son cadre historique et j'ai fait voir son importance pour les producteurs céréaliers de l'Ouest. Le 1^{er} février 1983, après de longs pourparlers, le ministre des Transports présentait son plan à Winnipeg. Nous voyons maintenant ce plan énoncé dans le projet de loi C-155. Entre le moment où il a été annoncé publiquement, le 1^{er} février, et celui où le projet de loi a été déposé à la Chambre, il est certain qu'il ne s'est pas dégagé de consensus dans l'ouest du Canada à ce propos.

Le ministre des Transports avait promis trois modifications supplémentaires au projet initial annoncé le 1^{er} février. Tout d'abord, que les versements iraient directement aux chemins de fer; ensuite, que les frais de transport seraient fonction des prix céréaliers; et, enfin, que le nombre des produits admis au nouveau tarif statuaire serait élargi. J'estime que c'était là une machination tout à fait machiavélique du ministre.

Malgré ces promesses, nous avons constaté, lorsque le projet de loi C-155 est arrivé à la Chambre, qu'il n'en était pas tenu compte. Il est vrai que ce projet prévoit le versement direct des subventions aux chemins de fer. Il y a eu quelques adjonctions au nombre des produits assujettis au tarif statuaire, ou du moins à celui que le ministre des Transports propose. Mais il y a d'autres produits qui n'y seront jamais admis. Je reviendrai là-dessus dans quelques instants. En tout cas il n'est plus question d'accrocher les frais de transport au prix des grains.

Le ministre nous dit que ces promesses seront réalisées par la voie d'amendements à l'étape du comité. Si le gouvernement a l'intention de faire voter le projet de loi aussi vite qu'il en a déjà annoncé l'intention à la Chambre, et si ces modifications s'effectuent à une étape ultérieure, elles ne figureront jamais dans la version finale qui sera adoptée. On dira que c'est la faute des autres, mais surtout pas celle du ministre des Transports qui avait fait les promesses. Je pense qu'elles ne seront jamais réalisées, parce que le gouvernement libéral va imposer la clôture au comité et court-circuiter l'étude, comme il veut le faire en deuxième lecture. Ces promesses sont tout à fait aléatoires, et le ministre le savait lorsqu'il les a faites.

Le NPD a proposé au gouvernement une solution de compromis mais la réponse se fait toujours attendre. Comme je l'ai dit, le projet de loi C-155 est un texte très complexe. Nous avons demandé qu'au lieu de continuer à le considérer comme une mesure omnibus comme à l'heure actuelle, le ministre des Transports étudie soigneusement notre proposition et scinde le projet de loi en trois parties distinctes. Premièrement, l'amélioration de notre réseau de transport est un projet très important et nous tenons à ce qu'il se réalise, mais il doit faire l'objet d'un projet de loi distinct et non être examiné dans le cadre de la mesure à l'étude. Les concessions et les transactions relatives aux terres houillères très riches de Colombie-Britannique, d'Alberta et d'autres régions de l'Ouest, devraient également être examinées à part. Nous ne devrions plus accorder un revenu annuel garanti ou des dons aussi généreux aux sociétés ferroviaires. Troisièmement, nous tenons à ce que les tarifs de

transport statutaires fassent également l'objet d'une étude distincte.

● (1140)

Il s'agit là de trois secteurs très distincts du débat, qui vont manifester dans des directions différentes. Nous tenons à l'amélioration du réseau de transport. A Meadow Lake, dans ma circonscription, il était autrefois possible d'entreposer un million de boisseaux de grain dans les élévateurs. Les wagons-trémies qui ont été achetés peuvent se rendre jusqu'à Meadow Lake, mais ils ne peuvent pas transporter les céréales à partir de là parce que les voies sont tellement en mauvais état que cet embranchement ne peut pas supporter ces wagons chargés à plein. Bien entendu, nous tenons à ce que notre réseau ferroviaire soit amélioré. Il faut cesser de faire cadeau des gisements houillers au CN et au CP.

Nous tenons à ce que les tarifs de transport soient maintenus et nous l'avons fait savoir haut et fort au ministre des Transports. Nous, néo-démocrates, estimons qu'il faut cesser d'accorder un revenu annuel garanti aux chemins de fer, mais continuer à les dédommager des pertes réelles qu'ils subissent en transportant les céréales. Les versements doivent être effectués directement aux sociétés ferroviaires. Tous les deniers publics dépensés pour l'amélioration du réseau de transport ou pour venir en aide aux chemins de fer doivent correspondre à une part équivalente de capital-actions dans ces dernières.

Les habitants de l'ouest du Canada ont fait clairement connaître leurs vues au sujet du tarif statuaire du Nid-de-Corbeau. Nous tenons à ce qu'il soit maintenu parce que c'est la seule véritable subvention, le seul avantage supplémentaire offert à nos céréaliers. C'est pourquoi cette question me doit pas être examinée dans le cadre du bill omnibus à l'étude, mais bien débattue à part. Le ministre a déjà entendu à maintes reprises le slogan des agriculteurs de l'Ouest: «Maintenez le tarif du Nid-de-Corbeau, laissez partir Pepin».

[Français]

L'hon. Marcel Lambert (Edmonton-Ouest): Monsieur le Président, je me sens franchement bafoué par l'attitude du ministre des Transports (M. Pepin) et de ses collègues ministres. On peut bien insister du côté ministériel en disant que nous ne sommes pas sous le bâillon en ce moment, mais déjà le ministre de l'Agriculture (M. Whelan), le plus diplomate des ministres de ce gouvernement, nous a indiqué très clairement qu'il proposerait à brève échéance une motion en vertu des dispositions de l'article 82 du Règlement, qui effectivement imposerait le bâillon dans un débat ayant trait au problème du transport au Canada.

[Traduction]

Il ne s'agit pas simplement de l'application du tarif du Nid-de-Corbeau dans le cas de Meadow Lake, en Saskatchewan, mais bien d'un élément fondamental d'une politique nationale de transport. Les provinces atlantiques seront touchées par ce projet de loi. La région du Centre également. Les plus durement touchées seront les provinces des Prairies. Cette mesure a des répercussions plutôt absurdes sur la Colombie-Britannique et plus particulièrement sur les expéditions de céréales vers cette province. Les propositions à l'étude n'étaient censées s'appliquer qu'au transport de céréales destinées à l'exportation et aux nombreux moyens de contrôle et coûts en