

M. David Orlikow (Winnipeg-Nord): Monsieur le Président, j'aimerais signaler à l'occasion de ce débat que dans ma circonscription, il y a quelques agriculteurs seulement mais plusieurs milliers de personnes qui travaillent pour le CP et le CN et pour lesquels le bon fonctionnement du système ferroviaire est essentiel.

On nous demande dans ce projet de loi de supprimer le tarif statutaire du transport de céréales communément appelé le tarif du Nid-de-Corbeau. Beaucoup de gens de l'Ouest du Canada ont appelé le tarif du Nid-de-Corbeau leur Grande-Charte. Tant de gens, tant d'associations l'ont appuyé au fil des ans que le gouvernement libéral promet, depuis des années, qu'il ne modifiera le tarif du Nid-de-Corbeau que lorsqu'il y aura eu toute la discussion nécessaire et qu'un consensus aura été atteint. En fait, le premier ministre (M. Trudeau) a dit le 13 février 1981:

● (1240)

Nous avons décidé de ne rien faire à ce sujet tant que nous n'aurons pas reçu des représentants des agriculteurs de l'Ouest et d'autres groupes, de vives instances en vue de modifier le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau.

A-t-il obtenu ce consentement? Laissez-moi vous énumérer seulement quelques unes des associations, quelques uns des groupes qui ont exprimé leur opposition à la présente mesure législative. Je ne vous les citerai pas tous, car il me faudrait plus que les dix minutes mises à ma disposition. Parmi ceux qui s'opposaient, en tout ou en partie, au projet de loi à l'étude se trouvent le syndicat du blé de l'Alberta, le syndicat du blé de la Saskatchewan, les syndicats des éleveurs du Manitoba et le Comité consultatif de la Commission canadienne du blé. Des résolutions unanimes ont été adoptées également par les assemblées législatives du Manitoba et de la Saskatchewan.

Une voix: Aucun libéraux jusqu'ici.

M. Orlikow: Il n'y a aucun libéral dans cette liste. Le ministre des Transports, M. Pepin, pourrait peut-être réfléchir sur ce point.

Le juge Emmett Hall est reconnu au Canada pour son aptitude à étudier des problèmes très complexes et à faire profiter la population canadienne de ses conseils et des résultats de son travail qui, au fil des ans, se sont avérés fort judicieux. Je rappelle au ministre des Transports que si nous avons un régime d'assurance médical universel au Canada, c'est largement à la suite de l'étude faite par le juge Hall. Au sujet de la mesure législative qu'on nous demande en ce moment d'adopter, M. le juge Hall a dit le 24 novembre 1981:

Si une fois seulement, à la table des négociations, on accepte ou approuve la manipulation du tarif légal, tout sera perdu. Car une fois que ce sujet fera l'objet de négociations, il ne faudra qu'un temps avant qu'il soit perdu peu à peu.

Je demande donc instamment, non seulement au ministre des Transports mais aussi aux députés du parti conservateur, de peser les paroles du juge Hall. Lorsqu'ils parlent de liberté de choix, ils ont déjà accepté l'idée que les coûts du transport du grain augmenteront et que les agriculteurs seront compensés d'une façon ou d'une autre pour cette augmentation. Je vois un député de l'Alberta qui fait signe de la tête qu'il est d'accord. Cela veut dire en somme que, quand les prix augmenteront et que les agriculteurs auront été compensés, ils pourront endosser leurs chèques et le remettre au CP. C'est inacceptable.

On nous a dit que, si le projet de loi était adopté, les chemins de fer investiraient quelque \$16 milliards pour améliorer le

Transport du grain de l'Ouest—Loi

système ferroviaire. Nous ignorons d'où proviendra cet argent. Il proviendra, soit des agriculteurs qui devront au cours des quelques prochaines années, payer plus de 500 p. 100 d'augmentation du prix du transport de leurs grains, soit des contribuables canadiens, y compris les agriculteurs et la population urbaine. On ne nous a pas dit qu'en vertu du plan proposé par le gouvernement, les investissements totaux du chemin de fer déclineront effectivement ou qu'ils seront sévèrement réduits, à l'est de Calgary et d'Edmonton. On ne nous a pas dit que Port of Churchill et Thunder Bay perdraient de l'importance. On ne nous dit pas, non plus, que les systèmes ferroviaires des régions centrale et atlantique recevront peu d'appui.

Où iront ces investissements? Ils iront dans les tronçons des montagnes pour subventionner le transport du charbon et, ici encore, le CP en tirera avantage. Nous ne disons pas que le charbon, la potasse et le bois ne doivent pas être transportés. Nous ne disons pas que le charbon ou que ces autres produits ne doivent pas être exportés, s'il existe un débouché. Nous disons que le coût du transport de ces expéditions supplémentaires de grain, de potasse, de charbon et de bois ne devraient pas être absorbé par les producteurs de grain de l'Ouest du Canada.

Qui bénéficiera de ce plan? Les bénéficiaires iront principalement au CP, une société qui a été établie et qui s'est enrichie grâce à des subventions de l'ordre de milliards de dollars et aux millions d'acres de terres qui lui ont été accordées au cours des années. J'estime que l'honorable député de Portage-Marquette (M. Mayer) devrait examiner le discours de son collègue conservateur, l'honorable député de Bow River (M. Taylor) qui connaît bien mieux que lui ce que le CP a fait à ce pays. Par suite de l'aide que le CP a reçue de la population canadienne sous forme de subventions au comptant, de subsides de millions d'acres de terres et de droits miniers, aujourd'hui il est l'une des plus grosses, sinon la plus grosse société du Canada, dont les avoirs s'élèvent à plus de 16 milliards de dollars. Il possède des lignes de chemin de fer, des lignes de navigation maritime et des lignes aériennes.

Mme Mitchell: Des lignes de navigation enregistrées à l'extérieur du Canada.

M. Orlikow: Avec des lignes de navigation enregistrées à l'extérieur du Canada et utilisant des équipages étrangers pour éviter de payer les justes salaires que les travailleurs canadiens exigeraient. Il possède des biens immobiliers, des mines et des sociétés de pâtes et papiers, pour ne mentionner qu'une petite partie de ses avoirs.

Nous avons clairement établi notre position. Nous sommes opposés à ce partage que le gouvernement propose, ce plan qui bénéficierait au CP. Nous avons énoncé une solution de rechange très nette. Cette solution de rechange au plan du gouvernement exige l'amélioration des chemins de fer. Dans la ville de Winnipeg, j'ai vu des travailleurs du CP et du CN qui après avoir travaillé continuellement pendant 15 à 20 ans ont été congédiés pour des périodes de 6 à 12 semaines l'an dernier. Pourquoi? C'est parce que les dirigeants du CP et du CN ont dit que leurs affaires allaient au ralenti. Il y a suffisamment d'études qui prouvent qu'au cours des dix prochaines années, nos exportations de grain augmenteront d'environ 100 p. 100, celles de potasse d'environ 150 p. 100 et celles de charbon d'environ 400 p. 100.