

*Transport du grain de l'Ouest—Loi*

**M. Lewycky:** Monsieur le Président, je ne crois certes pas le CP quand il nous assure qu'il va améliorer le transport dans l'Ouest. Même si nous devons compter sur l'amélioration de la situation économique, cela ne m'assure nullement que les chemins de fer tiendront leur promesse. Cela me rappelle les garanties que nous recevions du ministre des Transports. J'ai à mon bureau de nombreuses lettres et instances que j'ai transmises au ministre des Transports qui n'y a certainement pas encore répondu. J'ai signalé la chose au secrétaire parlementaire et à d'autres et je dirais qu'après le ministre du Revenu national, le ministre des Transports est le plus négligent quand il s'agit de répondre. Nous ne serions certes pas disposés à accepter des garanties vagues concernant l'amélioration de la situation économique. Ce n'est pas cela qu'il nous faut.

**M. Benjamin:** Monsieur le Président, j'aimerais demander à mon collègue le député de Dauphin-Swan River (M. Lewycky) de préciser ce qu'il veut dire quand il parle des augmentations de frais que doit entraîner pour les producteurs céréaliers la hausse des tarifs de transport. Il a également parlé de diverses localités touchées. J'aimerais lui demander s'il a été approché par des conseils municipaux, des conseils de villes et de villages de ces régions ou d'ailleurs au sujet des hausses de frais qu'entraîneraient pour elles l'abandon des embranchements, au niveau de l'entretien et de la construction des routes nécessaires à l'acheminement par camion de quantités plus grandes de céréales sur des distances plus grandes.

**M. Lewycky:** Oui, monsieur le Président, j'ai été approché. A titre d'exemple, je pourrais parler des résolutions et demandes de conseils de municipalités comme Mossy River, qui estiment que s'il y a abandon d'embranchements, les municipalités seront décidément incapables d'entretenir ou d'améliorer les routes concernées. Dans certaines régions du Manitoba, il y a beaucoup de fondrières et de marécages, ce qui fait que la reconstruction d'un chemin ou l'entretien d'une route coûtent incroyablement cher. Il serait certainement plus pratique et plus avantageux que les chemins de fer restent sur place, qu'on donne aux réseaux eux-mêmes les subventions qui conviennent. Nous savons que les chemins de fer doivent être améliorés, et nous estimons qu'il y a des façons de procéder. Mais cela ne doit pas se faire sur le dos des agriculteurs.

● (1510)

**M. Althouse:** Le député a mentionné le genre de programme qu'il juge utile pour le transport du grain. Il a fait remarquer qu'il en coûte moins cher à la société de moderniser les chemins de fer que d'entretenir continuellement les routes pour le transport sur de longues distances de denrées comme le grain. Je me demande s'il serait disposé à dire à la Chambre quel genre de programme de modernisation il propose à la place ou en sus de la proposition dont la Chambre est saisie dans le projet de loi C-155.

**M. Lewycky:** Monsieur le Président, je crois que le Nouveau parti démocratique a fait une excellente proposition au sujet de ce qui pourrait être fait pour améliorer les chemins de fer.

**M. Smith:** Vous n'en connaissez rien.

**M. Lewycky:** Pour la gouverne du secrétaire parlementaire du président du Conseil privé, je vais lui en envoyer un exemplaire complet pour qu'il le lise et se renseigne et sache se taire chaque fois qu'il veut parler et qu'il n'a rien à dire.

**M. Smith:** Envoyez-en un à Vic aussi. Il veut connaître la réponse.

**M. Malone:** Monsieur le Président, je me demandais seulement, étant donné qu'un député néo-démocrate a pris la parole et que trois ou quatre autres lui ont posé des questions, si le caucus néo-démocrate ne devrait pas se réunir mercredi et régler ses difficultés intestines.

**M. le vice-président:** Tel qu'il a été entendu, le député de Medicine Hat (M. Hargrave) dispose de vingt minutes.

**M. Bert Hargrave (Medicine Hat):** Monsieur le Président, je tiens à remercier le Président et les députés de bien vouloir m'accorder vingt bonnes minutes, ce à quoi je suis très sensible. Je voudrais dire tout d'abord à quel point je trouve incroyablement que le ministre de l'Agriculture (M. Whelan) prenne la parole à la Chambre pour imposer la clôture sur ce que je juge être la plus importante mesure législative touchant l'agriculture des dix dernières années. C'est là une véritable insulte pour tout agriculteur de l'Ouest que, après moins de trois jours de débat, on ose nous imposer la clôture.

**Des voix:** Bravo!

**M. Hargrave:** Quoi qu'il en soit, passons! Je dirai tout simplement que j'attends depuis dix ans et demi l'occasion de participer à ce débat en particulier, soit depuis que j'ai été élu pour la première fois, en 1972. J'ajouterai tout de suite que ce débat aurait dû être le plus important de la dernière décennie, pour l'Ouest certes, mais aussi pour tout le Canada. Si je dis cela, c'est que d'autres grands débats, tel celui de la Constitution, auraient pu attendre quelques années. Notre pays aurait survécu, d'une façon ou d'une autre, sans la Charte des droits, pendant peut-être cinq ou dix ans de plus. Toutefois, l'ensemble du secteur agricole de l'ouest du Canada et toutes les entreprises axées sur les ressources sont vouées à la disparition si la question du tarif-marchandises du Nid-de-Corbeau ne trouve pas une solution adéquate.

Le renversement spectaculaire de la position du gouvernement, il y a deux semaines, attribuant la totalité des subventions aux compagnies ferroviaires plutôt qu'aux producteurs, a tout changé, y compris ma propre position. Passons rapidement en revue quelques-uns des faits saillants dans l'évolution de ce dossier.

Le tarif-marchandises statutaire du Pas du Nid-de-Corbeau pour les céréales des Prairies existe toujours, jusqu'à perpétuité, au taux de .5c. par tonne-mille. Au début de l'an dernier, le premier ministre (M. Trudeau) a invité le ministre des Transports (M. Pepin) à s'attaquer à la question du Nid-de-Corbeau. Je m'en suis félicité.

La première réalisation concrète fut la création du comité Gilson ou, comme je l'appelle, le groupe Gilson. Ce groupe s'est attaqué à une tâche qu'on avait qualifiée d'impossible. Et on doit féliciter tous les membres de ce groupe de leurs efforts. Après tout, et c'est une opinion personnelle, on avait mis au travail les plus brillants cerveaux de l'ouest du Canada. Ils sont arrivés à un consensus: il fallait intervenir. Cependant, ils n'ont pu d'emblée préciser la nature de l'intervention.