

Au cours de la campagne 1981-1982, les céréaliers de l'Ouest canadien ont versé 131 millions de dollars en vertu du tarif du Nid-de-Corbeau, pour exporter leurs grains. Et ces exportations ont fourni 6.3 milliards à notre balance commerciale.

J'estime que c'est une juste contribution des cultivateurs à l'économie canadienne.

Beaucoup de ces lettres proviennent de jeunes cultivateurs qui se sont battus avec acharnement pour bâtir une exploitation. Ils ont eu à faire face à une hausse extraordinaire du prix des terres depuis dix ans sans compter les augmentations spectaculaires du coût des machines agricoles. Toute augmentation des frais de transport pourrait interdire ce genre d'activité à tout nouveau venu, même si la terre est transmise d'une génération à l'autre.

• (1805)

Ce projet de loi vise à consolider les moyens de production; il va supprimer quelques élévateurs régionaux, quelques embranchements, mais hausser les coûts des cultivateurs et peut-être accroître la productivité. Mais que restera-t-il pour les agriculteurs de la Saskatchewan? Absolument rien. Toute hausse de productivité le cas échéant se fera à leurs dépens. Et c'est ce qui est inacceptable. Cette proposition ne tient pas compte de la contribution des ruraux à la société en général.

Le juge Emmett Hall s'est fait un ardent défenseur du cultivateur de l'Ouest. La Commission Hall chargée d'étudier la manutention et le transport des grains avait conclu que le principe des taux statutaires devait être respecté. Voici ce qu'elle disait en partie:

Quel que soit le taux fixé pour le transport du grain jusqu'au lieu d'où il sera exporté, ce taux doit être statutaire, et non variable. Toute autre condition serait une violation des promesses faites aux producteurs de l'Ouest canadien.

Et l'on se prépare à manquer à ces promesses. Je m'oppose sans réserve à ce que le gouvernement mette un terme à ce débat important en imposant la clôture et s'il le fait, il regrettera le jour où il aura eu recours à ce moyen oppressif et antidémocratique pour régler une question si fondamentale pour tous les Canadiens.

Des voix: Bravo!

L'hon. Jean-Luc Pepin (ministre des Transports): Juste quelques mots, monsieur le Président. Pour quelqu'un dont la liberté est menacée, le député en a profité aujourd'hui. C'est la troisième fois qu'il intervient dans le débat.

M. Hnatyshyn: Je ne fais que commencer.

M. Pepin: Et je me demande s'il existe un endroit au monde où il jouirait d'une liberté semblable.

Pour ce qui est de l'urgence du débat, j'ai fais consigner certaines citations et je ne vais certes pas me répéter aujourd'hui. Mon collègue dit que j'ai fait des citations hors contexte, mais il aurait mieux fait de prouver ce qu'il avance. Et cet après-midi encore les députés d'en face, ceux de Medicine Hat, de Lisgar et Dieu sait d'où, sont revenus à la charge en disant qu'il fallait faire quelque chose. Le député de Crowfoot (M. Malone) s'est trouvé un nouveau cheval de bataille. Si le gouvernement fait ce qu'il veut qu'il fasse, il y a urgence; dans le cas contraire, rien ne presse.

M. Hargrave: C'est-à-dire quand vous faites ce qu'il faut.

M. Pepin: Une réflexion profonde qui ne manque pas d'intérêt. Si le gouvernement la suivait à la lettre, il ne ferait jamais rien car les opinions diffèrent énormément de quelque côté qu'on se tourne.

L'ajournement

Chaque fois que j'ai pris la parole dans l'Ouest depuis les deux dernières années, je n'ai jamais cessé de dire que je n'aimerais pas du tout que dans quatre ou cinq ans d'ici, le prochain ou la prochaine ministre des Transports—il faut espérer que ce sera une femme—soit aux prises avec les problèmes qui se poseraient alors si nous ne passions pas maintenant à l'action. Nous aurons raté de belles occasions. Nous n'aurons réussi ni à accroître notre production, ni nos exportations de produits fabriqués ou de transformation et que sais-je d'autres et nous allons perdre pour 2.5 milliards à 3 milliards de dollars au cours de la prochaine décennie si nous n'agissons pas. Or, cette pensée ne m'a jamais quitté un seul instant depuis trois ans. Malheureusement, on ne peut contenter tout le monde et son père. Même les députés de Medicine Hat (M. Hargrave) et de Crowfoot conviennent qu'il y a d'énormes divergences de vues dans leurs rangs sur cette question.

M. Hargrave: Vous venez de faire l'unanimité parmi nous.

M. Pepin: J'espère bien qu'une fois que nous en aurons terminé, les gens accepteront de faire des compromis. Personne n'obtiendra jamais une mesure qui lui convienne entièrement. Mais on peut considérer que celle-ci n'est, somme toute, pas si mal.

LE CANADIEN NATIONAL—LA FABRICATION DU MATÉRIEL ROULANT. B) LES ACIÉRIES DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE

L'hon. Elmer M. MacKay (Central Nova): Le 10 mars, monsieur le Président, en l'absence du ministre des Transports (M. Pepin), j'ai posé une série de questions au ministre d'État chargé du développement économique concernant la situation à l'usine Hawker Siddeley de Trenton, en Nouvelle-Écosse. Je me suis adressé à ce ministre car il assume d'importantes responsabilités dans le domaine de la création d'emplois.

Même si elle dépend dans une large mesure de la fabrication de matériel roulant pour survivre, cette entreprise fabrique aussi d'autres pièces dont on a besoin dans l'industrie lourde, notamment dans les transports terrestres et maritimes. Cependant, ce qui me faisait m'inquiéter à ce moment-là, c'est qu'à une étape de notre cycle économique où nous avons tant besoin d'emplois, nous créons en quelque sorte un précédent en laissant le CN se mettre à fabriquer du matériel roulant. Je trouve que c'est un précédent regrettable, d'autant plus que certains entreprises du secteur privé seraient parfaitement capables de le fabriquer à meilleur prix. Le CN donne un bien mauvais exemple à d'autres sociétés de la Couronne comme Air Canada qui pourrait bien se mêler par exemple de remettre à neuf ses moteurs à réaction, ou comme CN Marine qui pourrait se consacrer encore davantage à l'architecture navale. Pareille tendance se soldera à la longue par une escalade des frais et une perte d'efficacité.

• (1810)

Je ne suis pas de ceux qui estiment qu'il faudrait vendre absolument toutes les sociétés de la Couronne simplement pour s'en débarrasser, mais je trouve que nous devrions restreindre leurs activités de façon qu'elles poursuivent uniquement les objectifs en fonction desquels elles ont été créées. Elles ne devraient pas pouvoir s'associer et concurrencer les entreprises du secteur privé qui doivent obéir à des règles beaucoup plus strictes et beaucoup plus réalistes.