

Transport du grain de l'Ouest—Loi

aimé. La presse nous a laissés croire que le ministre allait donner suite aux recommandations Gilson. Cela signifiait qu'une industrie secondaire pourrait croître dans l'Ouest, que nos usines d'emballage se moderniseraient à nouveau, que nos systèmes de production de denrées alimentaires pourraient s'allier aux entreprises d'emballage et que nous pourrions progresser et ajouter un secteur secondaire à notre secteur primaire de l'agriculture dans l'ouest du Canada. Cela voulait dire que les producteurs de l'Ouest bénéficieraient d'un marché plus vaste. Ils disposeraient d'une liberté accrue et pourraient éventuellement diversifier davantage leur production. Cela signifiait que les industries pourraient pour la plupart stabiliser et rationaliser leur productivité et qu'il se passerait finalement quelque chose, que la situation changerait. Nous allions nous débarrasser de vieilles habitudes et de vieilles contraintes et pouvoir commencer à exploiter la force et la richesse énormes dont nous ne cessons de parler, mais dont nous ne profitons pas.

Et puis, des rumeurs ont circulé que le caucus du Québec, le cabinet, les ministres du Québec faisaient des problèmes. Ils estimaient que le fait de payer les producteurs constituait une menace pour la jeune et croissante industrie agricole québécoise. Je me suis enquis de la chose et l'on m'a dit qu'il n'existait aucune menace. Je crois comprendre que le gouvernement dispose de tableaux et de graphiques avec lesquels il cherche à montrer aux agriculteurs du Québec qu'ils n'ont tout simplement pas la bonne attitude face au changement. Nous avons aussi eu vent que les syndicats de grains étaient contre le paiement aux agriculteurs et en faveur de versements aux sociétés ferroviaires. Franchement, cela me dépasse. Je crois que la direction, que les membres élus du conseil d'administration des syndicats de grains n'agissent vraiment pas dans le meilleur intérêt des producteurs.

• (1130)

J'ai été étonné d'apprendre que tant les politiciens du Québec que les syndicats de grains favorisaient des versements aux sociétés ferroviaires. C'est alors que le ministre des Transports, qui avait dans une certaine mesure gagné la confiance de l'Ouest, a immédiatement changé son fusil d'épaule et a changé, presque du tout au tout, la formule et le régime prévus dans son projet de loi. Il a présenté celui-ci tellement à la hâte qu'il n'en existait pas suffisamment d'exemplaires pour les députés intéressés. Les députés néo-démocrates et ceux de mon parti essayaient d'en obtenir d'autres pour les distribuer aux Canadiens des Prairies que la question intéressait beaucoup. De l'aveu même du gouvernement, le débat de ce troisième plus important projet de loi de la présente session n'a duré que 651 minutes, et le ministre de l'Agriculture a insisté pour limiter à dix minutes nos interventions à l'égard de quelque chose qui intéresse tous les Canadiens. Cela ne va pas du tout.

M. Pinard: Ce n'est pas vrai!

M. Huntington: Il a annoncé la clôture.

M. Pinard: C'est le Règlement qui prévoit des interventions de dix minutes.

M. Huntington: Oui, le Règlement prévoit des interventions de dix minutes, mais il est difficile de couvrir un sujet d'une telle ampleur en si peu de temps; c'est à peine si l'on peut s'éclaircir la voix dans une affaire aussi importante. Pour bien faire, le président du Conseil privé devrait s'arranger avec les

leaders parlementaires des autres partis pour suspendre le Règlement par consentement unanime de sorte que nous disposions de vingt minutes pour nos interventions, débat et questions. Nous pourrions ainsi faire la lumière sur tous les points qui demeurent obscurs, notamment sur la mesure dans laquelle pareil projet de loi touchera toutes et chacune des entreprises intervenant dans la chaîne alimentaire canadienne.

Le projet de loi en est un d'intérêt national. Il ne concerne pas seulement l'agriculteur et le producteur de céréales de l'Ouest, ni seulement l'éleveur de l'Ouest. Il n'intéresse pas seulement le producteur de porc du Québec. Les dispositions de ce projet de loi intéressent tous les maillons de la chaîne alimentaire canadienne. Le gouvernement a là une occasion unique d'établir au Canada non pas une stratégie, mais un climat industriel, en prenant les bonnes décisions à l'égard du principe du projet de loi.

Je suis contre le principe de ce projet de loi parce que son débat ne fait pas appel à la Chambre et à ses pouvoirs. Certaines de ses dispositions vont à l'encontre de la prospérité et des intérêts du pays. Monsieur le Président, vous me faites signe que le temps mis à ma disposition tire à sa fin. Je m'oppose au principe de ce projet de loi. Je prie le ministre de le retirer, de le reformuler et de renvoyer la question au comité, afin que nous puissions en arriver à établir quelque chose de valable et de bon pour le Canada.

M. Doug Anguish (The Battlefords-Meadow Lake): Monsieur le Président, dans le court espace des dix minutes dont je dispose aujourd'hui, le député qui m'a précédé vient de dire qu'il n'est guère possible d'étudier dans sa profondeur et ses complexités le projet de loi C-155, intitulé «Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.»

Il s'agit en réalité d'une mesure omnibus. Elle traite du réseau ferré, des très riches terrains houillers de l'Ouest et du tarif statutaire pour le transport des grains. Certains pourront prétendre que les dirigeants des organismes agricoles des Prairies ne représentent pas tous les producteurs de la base, mais je pense que les agriculteurs nous disent clairement qu'ils ne veulent pas voir changer le tarif statutaire du Nid-de-Corbeau. C'est là un exemple des très rares subsides accordés aux agriculteurs de l'Ouest.

Avec sa suppression ou son augmentation à hauteur du plan proposé par le ministre des Transports (M. Pepin), le projet de loi C-155 entraîne une perte d'environ un milliard de dollars pour les producteurs des Prairies. Mais pour l'économie des Prairies, c'est beaucoup plus que ce milliard. Les économistes de l'agriculture, nous affirment que le dollar agricole a un effet multiplicateur de quatre à sept. Donc, il s'agira pour l'économie canadienne d'un manque à gagner qui pourrait atteindre les sept milliards d'ici à 1990. Et cela va se faire en très large partie sur le dos des producteurs céréaliers de l'Ouest. Nous voulons bien admettre au Nouveau parti démocratique qu'une revalorisation du réseau ferré s'impose et qu'il y a un grand besoin d'emplois pour remettre au travail un plus grand nombre de Canadiens. Mais nous estimons que cela ne doit pas se faire entièrement aux frais des agriculteurs de l'ouest du Canada.

Les producteurs céréaliers apportent dans les six milliards à notre balance commerciale. L'agriculture fournit environ 20 p. 100 de toutes les richesses produites au Canada. Si nous voulons améliorer le réseau de transport, il faut que cela se fasse