

Je vais vous donner quelques chiffres pour illustrer certains des problèmes que pose le projet de loi aux éleveurs. Si le projet de loi est adopté, il va en coûter l'année prochaine \$6.78 à un producteur porcin en grain de provende, soit approximativement \$2.31 par porc, ou encore un manque à gagner total de 3.5 millions, rien qu'en Alberta. Si la subvention est versée aux compagnies de chemins de fer et non aux agriculteurs, il va en coûter \$6.37 de plus aux éleveurs porcins pour élever le même porc dans ma circonscription, soit une perte de 9.5 millions pour les éleveurs porcins de l'Alberta. Si on applique ces chiffres à l'année 1991, année où les agriculteurs assureront la majeure partie du financement de la subvention du Nid-de-Corbeau qui est facteur d'inflation, il en coûtera \$19.58 en grain de provende, soit approximativement \$6.50 par porc ou encore une perte de 9.9 millions. Ainsi, en versant la subvention aux compagnies de chemin de fer plutôt qu'aux agriculteurs, il va en coûter \$11 de plus par porc, soit une perte de 16.5 millions. Quand on tient compte uniquement de la différence de coût si la subvention est versée aux compagnies de chemins de fer plutôt qu'aux agriculteurs, on arrive à un manque à gagner pour les éleveurs porcins de l'Alberta de 142 millions sur plus de dix ans, une somme qu'ils ne sont absolument pas en mesure de supporter.

Il faut maintenant nous attaquer à la réduction inévitable de l'élevage dans l'ouest du Canada. Les abattoirs de l'Ouest sont vieux et désuets. On en construit de nouveaux dans l'est du Canada. Il y a à l'heure actuelle en Ontario un souci d'autonomie et un désir d'exporter des grains de provende. Un agriculteur enthousiaste qui y cultive du maïs est capable d'en produire entre 100 et 110 boisseaux à l'acre. En Alberta, dans la région où on cultive de l'orge, chaque acre produit en moyenne entre 35 et 55 boisseaux de grains. Cela coûte déjà deux fois moins cher à l'agriculteur de l'est du Canada pour nourrir ses animaux avec du maïs, céréale dont la valeur protéinique est à peu près la même, qu'à l'agriculteur de ma province qui n'arrive pas à cultiver du maïs et qui doit nourrir les siens avec de l'orge. Si en plus celui-ci doit engager des frais supplémentaires pour acheminer les grains, frais que l'éleveur n'arrivera pas à récupérer, et si cela doit entraîner les pertes dont j'ai fait état—et je pourrais en indiquer du même ordre de grandeur chez les éleveurs—le nombre des porcs élevés dans l'Ouest va diminuer d'un demi-million d'ici 1990 au lieu d'augmenter pour répondre aux besoins d'une population de plus en plus nombreuse.

Les éleveurs de porcs de l'est du Canada sont déjà capables d'exporter tout naturellement leurs produits vers les marchés du Japon et des autres pays d'Extrême-Orient, car pour charger leurs produits à bord de navires dans les ports des Grands lacs et pour les envoyer vers leur destination en passant par le canal de Panama, ils paient moins cher que les éleveurs de l'Ouest pour charger leurs produits à bord des trains à destination de Vancouver, puis ensuite à bord des navires à destination du Japon. Certains des propriétaires de parcs d'engraissement de ma circonscription achètent à l'heure actuelle des parcs d'engraissement en Ontario pour être en mesure de faire face à cet inévitable écart dans le prix de revient, car si on ne règle pas ce problème—ainsi qu'on aurait pu évidemment tenter de le faire dans le cadre de ce projet de loi concernant le Pas du Nid-de-Corbeau—on va réduire à néant les aspirations des éleveurs de l'ouest du Canada.

Transport du grain de l'Ouest—Loi

Je trouve que notre parti a formulé une excellente idée, monsieur le Président. Cette idée, je l'appelle la liberté de choix. Jouissons d'un peu de liberté. Si le gouvernement est si certain qu'il vaut mieux payer les sociétés ferroviaires, il devrait laisser les agriculteurs de l'Ouest qui le désirent payer eux-mêmes les sociétés ferroviaires. Qu'il laisse les agriculteurs qui le préfèrent investir cet argent dans leur propre exploitation. Il constaterait bien vite que la majorité d'entre eux préféreraient que le gouvernement leur verse l'argent à eux-mêmes; ils pourraient ainsi avoir les sociétés ferroviaires à l'œil et pouvoir le cas échéant faire appel aux sociétés de camionnage, si jamais ils constataient que les sociétés ferroviaires ne leur fournissent pas suffisamment de wagons ou qu'elles n'acheminent pas leurs produits avec efficacité vers les ports d'embarquement. Voilà le genre de liberté qu'il faudrait assurer à mon avis.

On ne peut continuer à ressasser des propos du genre de ceux que le premier ministre et le ministre des Transports (M. Pepin) ont tenus au sujet de la puissance politique de l'est du pays par rapport à celle de l'Ouest. Cela ne peut être que fauteur de dissension et de désaccord, et nous avons été témoins il y a quelques années des conséquences de ces phénomènes lorsque la cause séparatiste a connu une croissance tellement rapide dans l'Ouest. Le tarif du Nid-de-Corbeau constitue une question tout autant sinon plus importante que celles qui avaient fait bondir les Canadiens de l'Ouest à l'époque.

Le ministre devrait donner au comité de la Chambre l'occasion de soumettre ces propositions aux agriculteurs du pays de sorte que ces derniers aient leur mot à dire. Les dirigeants des organismes agricoles en sont arrivés à un certain consensus, mais quand ils donnent de l'information au ministre, ce dernier n'entend souvent qu'une version de l'histoire. Les députés qui circulent dans leur circonscription et qui parlent quotidiennement avec les agriculteurs savent pourtant à quel point ce changement touchera leurs activités. Si on ne laisse pas les députés s'exprimer librement, on ne connaîtra pas toute l'histoire. Voilà pourquoi il serait si dévastateur d'imposer la clôture à l'étude de ce projet de loi. Mes dix minutes sont très vite passées, monsieur le Président.

M. Arnold Malone (Crowfoot): Monsieur le Président, je n'ai jamais été aussi en colère que je le suis en ce moment en prenant la parole à la Chambre. De fait, je voudrais démolir l'édifice du Parlement pierre par pierre pour y ensevelir tous les libéraux. Invoquer ce que l'Ouest tient pour sa Grande Charte afin de donner un bien triste avantage politique à une autre région est de défier la nature de notre pays, son histoire et la raison même de l'existence du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau dans l'ouest du Canada.

Nul doute, monsieur le Président, que le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau doit être modifié. Durant les années 50, mais particulièrement dans les années 60, le réseau ferroviaire dans l'Ouest a commencé à se dégrader à un tel rythme que dans les années 70 et au début des années 80, il fallait faire quelque chose pour l'améliorer. C'est un fait et c'est un fait incontestable.

Il est vrai également qu'en raison du tarif inflationniste du Pas du Nid-de-Corbeau, l'avantage qu'il procure maintenant est plus appréciable qu'il ne l'était à l'origine. C'est un fait incontestable. Toutefois ce qui est contestable c'est que pour