

Les transports

croissant puisqu'il nous faut répondre à la demande mondiale et que nous sommes en mesure de produire plus. Toutefois, nous avons besoin d'un réseau ferroviaire pour acheminer notre production.

En guise de conclusion, je dirai ceci: comment peut-on gagner la confiance des agriculteurs quand ils apprennent qui est l'auteur de ces propos? Tout est dans ce rapport. L'auteur dont je parle est le chef de cette présumée équipe de négociation. Il a fait de l'excellent travail pour mon compte quand j'étais ministre et pourtant son nom figure dans ce rapport. Que diriez-vous, monsieur l'Orateur, si vous étiez un poulet et que l'on confiait votre poulailler à la garde d'une belette? C'est tout ce que j'ai à dire; je vous remercie de votre attention.

[Français]

M. Pierre Deniger (secrétaire parlementaire du ministre d'État (Multiculturalisme)): Monsieur le président, c'est avec énormément de fierté que je participe aujourd'hui à ce très important débat et dans la préparation que j'ai eue au cours de la nuit hier et aujourd'hui et fort de mon expérience dans le cabinet de l'ancien ministre des Transports et de mon expérience comme avocat au comité des transports par chemins de fer de la Commission canadienne des transports, je dois tout d'abord rendre à César ce qui appartient à César et dire que le discours du député de Qu'Appelle-Moose Mountain (M. Hamilton) est certainement un discours classique de tous les gens qui désirent que le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau ne change pas mais ne change pas d'un iota. Malheureusement, monsieur le président, et je suis certain que ce n'est pas un conflit de générations que j'ai avec le député qui m'a précédé, cela n'est pas mon opinion et permettez-moi tout d'abord de citer ce que le premier ministre de l'Alberta, l'honorable Peter Lougheed, disait à l'Assemblée législative de l'Alberta, le 14 octobre 1981, et je cite:

A notre avis toute la question du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau devrait maintenant être à l'avant-plan des prises de décisions au Canada plutôt que laissée à l'arrière-plan.

Voilà les paroles du premier ministre de l'Alberta, le premier ministre du député de Végréville (M. Mazankowski). Et je m'explique mal donc, monsieur le président, pourquoi l'ancien ministre des Transports nous blâme d'agir. Il me semble évident que si lui-même avait eu l'occasion de rester plus longtemps en poste comme ministre des Transports, il aurait justement agi. Et s'il y a blâme à adresser à qui que ce soit, il me semble qu'il devrait l'adresser à son chef, à l'ancien premier ministre qui l'a précipité dans une élection qui lui fut fatale, monsieur le président. Dans l'Ouest, on connaît très bien le Pas du Nid-de-Corbeau. C'est évident que pour la majorité des producteurs de blé c'est toute une police d'assurance, mais pour nous de l'Est, davantage peut-être pour les Québécois, il y en a qui ne sont pas particulièrement familiers avec ma version de l'histoire du Pas du Nid-de-Corbeau.

Nous avons entendu la version du Nouveau parti démocratique, nous avons entendu celle du parti progressiste conservateur, et on me donnera la chance d'adresser aux Québécois et à tous ceux qui m'écoutent aujourd'hui ma version sur l'entente du Pas du Nid-de-Corbeau qui fut conclue entre le gouvernement et le Canadien Pacifique en septembre 1897, et qui prévoyait que le gouvernement subventionnerait la construction d'un chemin de fer de 300 milles entre Lethbridge et le Sud de la Colombie-Britannique en passant par le Pas du Nid-de-Corbeau si la société ferroviaire promettait d'appliquer des taux de transport de marchandises réduits. C'est cela le *deal*, monsieur le président. En 1925, l'Accord devint partie intégrante d'une loi qui s'appliquait à tous les chemins de fer exerçant leurs activités dans les Prairies. On me permettra d'ouvrir une parenthèse et de reprendre certaines paroles du député de Végréville qui disait dans son discours tantôt qu'on aurait dû déférer cela au comité des transports.

Je siège, moi, au comité des transports. Bien sûr comme politicien, je veux que tout soit étudié au comité des transports, mais au moment opportun. Le moment opportun sera lorsque s'il y a lieu, il y a amendement à un texte de loi. Je pense qu'à ce stade-ci il était prématuré de déférer au comité des transports une décision qui n'est pas encore prise. Dans la politique aérienne domestique, dont faisait mention le député de Végréville, évidemment il n'est pas question d'amendement à quelle loi que ce soit, mais plutôt à une politique, et je félicite le ministre d'avoir jugé opportun justement de déférer cette politique aérienne domestique à notre comité. Alors la situation est celle-ci: en 1926, cela fait partie de la loi des chemins de fer, alors qu'est-ce qui se passe depuis ce temps-là? C'est que cette entente-là s'applique aujourd'hui à 16,500 milles de lignes de chemins de fer plutôt qu'à 2,915 en 1926, à 1,245 points de livraison plutôt qu'à 289, ainsi qu'aux exportations transportées à Vancouver, à Prince-Rupert, à Churchill, à Armstrong et à Thunder Bay, plutôt qu'à Thunder Bay seulement. Il est donc clair, et le député de Qu'Appelle-Moose Mountain avait sûrement raison, ce fut un instrument de politique nationale très efficace et cela jusqu'aux années 1950, à l'époque où malheureusement l'inflation rattrapa les frais de transport de marchandises. Alors les frais artificiellement bas du transport du blé, de par cette loi de 1897, reprise en 1926, ont aujourd'hui pour l'Ouest des conséquences majeures très importantes. Elles sautent aux yeux, elles sont évidentes. D'abord, le traitement des grains ne s'est évidemment pas développé près des sources de production, cela est évident, il n'y a personne qui peut le contester. Deuxièmement, même si le grain était produit dans l'Ouest, d'autres industries de cette région, telle la production animale qui est dans la région près du cœur du député de Medicine Hat (M. Hargrave), n'a pu profiter d'un avantage financier important par rapport au reste du Canada. Troisièmement, les faibles frais de transport, les six grains non préparés, cela est important, qui étaient désignés ont découragé les céréaliculteurs d'en cultiver d'autres.