

Je crains que tous ces coûts n'aient un effet dramatique dans une région qui entre dans une nouvelle ère et où il y a de nouvelles terres à exploiter, car les coûts de production sont déjà très élevés. Et le projet de loi C-155 ne fait qu'alourdir les dépenses. Le dur labeur et l'investissement des habitants de la région de la rivière la Paix seront sans aucun doute moins profitables et il ne vaudra plus autant la peine de s'aventurer dans ces régions neuves. Non seulement l'économie agricole de la région s'en ressentira, mais l'ensemble de l'économie en subira des conséquences très fâcheuses étant donné l'étroite interdépendance de tous les secteurs.

Le gouvernement nous a dit que les changements au tarif du Nid-de-Corbeau étaient apportés principalement dans un but de diversification économique. C'est important, mais quoique que cela compte beaucoup pour les habitants de la région, toute la diversification du monde ne les incitera pas à produire des biens qu'ils n'auraient pas les moyens d'expédier. La situation actuelle ne laisse aucune marge de manœuvre. La subvention du Nid-de-Corbeau devrait s'appliquer de façon à encourager les agriculteurs à s'orienter vers de nouveaux produits, à utiliser leurs terres de différentes façons. De même, elle devrait leur fournir une meilleure base agricole. Cette mesure législative ne favorise rien de cela.

Le Canada tout entier bénéficie de la production et du transport de céréales. Nous nous en rendons tous compte lorsque nous voyons ce qui se passe dans le pays. Nous comprenons tous que comme l'agriculture profite à tout le pays, ce qui est sans nul doute le cas dans la région de la rivière la Paix, nous avons soutenu ce secteur pour lui permettre d'être compétitif, de s'affermir et de se développer. Voilà que tout s'effondre d'un seul coup. Nous n'avons pas de réseau fluvial comme le Mississippi pour expédier nos céréales. Nous devons traverser des montagnes et des prairies pour atteindre nos marchés, tant intérieurs qu'étrangers.

Le gouvernement a dit à maintes reprises qu'il désire soutenir l'industrie canadienne. Je suis convaincu que, pour ce faire, nous devons aider l'agriculture.

En terminant, je tiens à dire que je n'approuve pas le bill à l'étude parce qu'il n'aide pas, à mon avis, les agriculteurs de la région de la rivière la Paix et je ne vois pas comment il leur permettra de faire face aux problèmes auxquels ils se heurtent aujourd'hui ou qui surviendront plus tard.

M. Ron Stewart (Simcoe-Sud): Monsieur le Président, en tant que député de l'Ontario et non de l'Ouest, j'interviens pour m'opposer au projet de loi à l'étude, bien que je n'aie que dix malheureuses minutes pour le faire. Ce projet de loi va modifier le tarif traditionnel du Pas du Nid-de-Corbeau en vigueur depuis près de 86 ans, et il changera également de façon fondamentale tout le réseau de transport au Canada. Si cette modification est du même ordre que les dispositions relatives aux Postes, au Canadien National, à Radio-Canada, au Programme énergétique national ou à Canadair, je demande aux députés de réfléchir aux résultats catastrophiques qu'elle aura pour tous les Canadiens. Personne n'a confiance dans le gouvernement quand il fait main basse sur quelque chose, encore moins s'il s'agit du réseau national de transport de notre grand pays.

Transport du grain de l'Ouest—Loi

• (1140)

Toutes les provinces et toutes les industries du Canada—et pas seulement celles de l'Ouest puisque, je le répète, je suis député ontarien—vont souffrir de ce changement, notamment tout le secteur agricole et, malheureusement, nous n'avons encore aucune idée de l'étendue des ravages qu'il va entraîner.

M. Pepin: Jim Snow sera mécontent.

M. Stewart: Pourquoi? En effet, ce bill est si confus, si complexe, si mal conçu, c'est un cauchemar bureaucratique si catastrophique, monsieur le Ministre, que même le président du CN, que vous représentez, et deux éminents avocats admettent ne rien y comprendre.

M. Pepin: La puissance de cet argument m'accable.

Le président suppléant (M. Corbin): A l'ordre. Je demande au député de s'adresser à la présidence.

M. Stewart: Le ministre chahutait, malgré tout le respect que je vous dois, monsieur le Président.

L'honorable ministre des Transports (M. Pepin) est devenu d'un seul coup—et je vois qu'il quitte la Chambre—expert en matière de transports, après un bilan aussi sombre, avec la réduction des services ferroviaires et la débâcle de VIA. Il a agi, bien entendu, sur les conseils de nul autre que son caucus du Québec. C'est vrai, ce ministre est un expert instantané, monsieur le Président. Nous savons tous ce que cela veut dire!

Des voix: Oh, oh!

M. Stewart: Il a fait l'objet de pressions de la part de son caucus et de ses collègues québécois, qui lui ont demandé de ne pas se présenter à la Chambre pour proposer ses modifications à la loi nationale sur les transports. Bien sûr que non! Les décisions importantes touchant l'infrastructure de base de notre pays, surtout tout en ce qui concerne l'ouest du Canada, le Canada conservateur anglophone, se prennent en dehors de la Chambre par le gouvernement, au moyen de décrets du conseil ou en imposant la clôture, ou les deux. Chaque fois qu'il le peut, ce gouvernement passe outre aux droits et libertés de cette institution, soigneusement protégés pendant des dizaines d'années, et fait de nous, représentants élus, des gens inutiles. Voilà les méthodes de ce gouvernement. Nous l'avons constaté pendant des mois et des années. Il ne faut pas convoquer de témoins aux comités ni laisser les députés parler. Il faut passer outre, c'est tout.

Le ministre a fait état de ce changement pour la première fois à Winnipeg, le 28 juin 1982. C'est le début des travaux du groupe Gilson, dont le rapport a été accepté, je m'impressionne de le dire, que l'on a annoncé à Winnipeg. Deux autres fois, le ministre a fait des déclarations à l'extérieur de la Chambre et la cinquième déclaration fut faite, pensez donc, au théâtre du Club de la Presse nationale. On fait donc fi du Parlement! Toutes ont été faites à l'extérieur de ces murs sacro-saints, et je le dis sciemment. Cela fait cinq reniement en tout, soit deux fois de plus que Saint-Pierre. On évitait ainsi de soumettre au débat une question de la première importance, d'un océan à l'autre, celle de l'ensemble du système de transport, le ciment même de ce pays. Ce gouvernement fait fi du processus parlementaire. En bref, il est peureux. Ce qu'il fait est absolument répréhensible et j'espère que les Canadiens s'en souviendront.