

*Transport du grain de l'Ouest—Loi*

avis, de nous avoir écoutés avec tant de patience aujourd'hui. Nous sommes extrêmement désolés de le voir ainsi livré à lui-même, se démenant tant bien que mal sans l'aide de certains de ses principaux collègues.

Comme vient de le dire l'orateur qui m'a précédé, le député de Prince-Albert (M. Hovdebo), le débat d'aujourd'hui ne se limite pas simplement à trouver une solution logique à un problème mathématique, mais il touche le fondement même de notre pays.

Depuis que ce pays a vu le jour, nous avons accepté qu'il était immense, sur le plan géographique, et qu'il fallait nous aider mutuellement en matière de transports. Je reviendrai sur ce point un peu plus tard.

Dans mon exposé, aujourd'hui, je tiens tout d'abord à replacer les choses dans leur contexte et ensuite à formuler certaines propositions constructives susceptibles d'aider le ministre à suivre certaines recommandations qui lui ont déjà été soumises.

Tout d'abord, tout le monde se rend compte que le problème des services ferroviaires au Canada, depuis une vingtaine d'années, a toujours été en tête des priorités du Parlement. Le rapport de la première Commission royale d'enquête à ce sujet a été remis au Parlement en 1962. Nous avons passé cinq ans à en discuter. Le gouvernement a remanié son cabinet et le nouveau ministre a travaillé en collaboration étroite avec le CCF de l'époque et notre parti. Nous avons réussi à rédiger un nouveau projet de loi. Le moment venu, l'opposition a proposé plus de 70 amendements qui ont tous été acceptés, sauf deux. La Chambre marchait bien à l'époque. Nous avons tous collaboré à l'élaboration d'une mesure intitulée la loi nationale sur les transports et, grâce à l'aide de tous les partis, celle-ci a établi des objectifs très simples pour tous les modes de transport qui, nous le savions, ne pourraient pas être rentables, au sens courant du terme, tant que notre population ne serait pas plus importante. Les principes énoncés par le député de Végreville (M. Mazankowski) sont conformes aux objectifs de la loi nationale sur les transports.

Ensuite, ce débat a été marqué par la création de la Commission Hall sur le transport maritime et ferroviaire, sur l'infrastructure du transport de la manutention des céréales. Je regrette de ne pas avoir été présent à la Chambre, hier, lorsque le député a parlé. Pour beaucoup d'entre nous, dans l'ouest du Canada, le rapport de cette commission était notre Grande Charte. Il renforçait ce que nous considérons comme un engagement de la part du CP, pris au moment où il amenait les gens du Québec, de l'Ontario, des provinces atlantiques et même d'Europe pour peupler l'immensité de l'Ouest. Certains ont encore les annonces qui avaient été publiées dans les journaux européens par le CP, disant qu'il offrait des terres gratuites et un droit au transport des céréales vers les marchés. Bien qu'il n'y ait aucune loi écrite, cela fait partie du droit coutumier de l'ensemble du pays, pas seulement de l'Ouest.

Le rapport de la Commission Hall recommandait de laisser le tarif du Nid-de-Corbeau inchangé. Si les sociétés ferroviaires pouvaient prouver qu'elles subissaient des pertes, les contribuables de l'ensemble du Canada les paieraient. C'est là où nous en sommes aujourd'hui.

Il recommandait également que nous abandonnions 2000 milles de voies qui ne seraient probablement jamais rentables. Les agriculteurs accepteraient cela. Par contre, 2000 milles de

voies supplémentaires seraient construites par l'Administration des chemins de fer des Prairies et exploitées par les gens de l'Ouest de façon à transporter les céréales et d'autres denrées. Et quand ils feraient des bénéfices, l'argent serait remboursé aux chemins de fer sans frais. C'était la deuxième proposition.

La troisième consistait à augmenter le volume des marchandises transportées de manière à avantager les chemins de fer. Le rapport de la Commission Hall ne visait ni les chemins de fer ni les sociétés céréalières. Il cherchait simplement à en accroître l'efficacité pour leur permettre de faire plus d'argent. Les agriculteurs ne se seraient pas plaints si le CP, les banques et les compagnies céréalières avaient pu gagner plus d'argent. Voilà à peu près ce qui s'est passé.

Nous en arrivons maintenant au compromis Gilson. Cela me rappelle ce que j'ai dit à la Chambre, que depuis 25 ans, un grand débat avait lieu dans l'Europe de l'Ouest, aux États-Unis et au Canada et ailleurs sur la place réservée à l'agriculture. Certains Européens étaient d'avis qu'il y avait trop de cultivateurs, qu'ils devaient être limités et sélectionnés parce que les experts étaient mieux renseignés que les cultivateurs eux-mêmes. Tout cela était fondé sur la doctrine de l'offre et de la demande. Cette doctrine a été approuvée par l'administration Kennedy mais non par le gouvernement Diefenbaker.

Nous avons adopté la position contraire, c'est-à-dire que puisque le monde était affamé nous pourrions vendre du grain. Et comme les prix monteraient les agriculteurs n'auraient pas besoin de subvention. Et ils seraient heureux de nourrir le monde tout en gagnant davantage.

Les dossiers économiques indiquent que de 1961 à 1968, le Canada a connu la plus longue période de croissance de toute son histoire. Les grands artisans de cette croissance ont été le ministre des Finances de l'époque, Walter Gordon et le gouverneur de la Banque du Canada, M. Rasminsky, parce que nous avons pu exporter nos céréales comme nous avons pu vendre les produits manufacturés en Ontario et au Québec. Cette prospérité a été due non seulement à l'exportation de nos produits mais aussi à la parité de notre dollar dont la dévaluation facilitait la vente de nos produits à l'étranger.

● (1650)

Tout cela, c'est de l'histoire. Par ailleurs, ceux qui préconisaient de limiter le nombre d'agriculteurs et de réduire la production restaient actifs à Washington et à Ottawa. Ils créèrent un groupe d'étude sur l'agriculture après la chute du gouvernement Diefenbaker. Tout le monde peut lire le rapport, car nous l'avons. Il est daté de 1970 et il recommandait de se débarrasser de deux agriculteurs sur trois et de réduire la superficie cultivée de moitié dans l'Ouest pour permettre aux quelques agriculteurs qui resteraient d'avoir assez pour vivre.

Voilà les principes de l'élite, des experts, dans tous les pays. Les Américains cherchent encore une appellation pour ce groupe. Au Canada, je croyais que l'on lutterait contre ces principes.

Le gouvernement a nommé M. Gilson pour se charger de cet accord général sur un rapport non officiel établi par un M. Snavely qui, pour les Canadiens, demeure un fantôme. Le seul organisme autorisé légalement à faire des études sur les frais était la Commission canadienne du transport des grains. Le ministère des Transports l'ayant ignoré, le ministre en paie maintenant le prix.