

la suite. Le partage entre les sociétés ferroviaires et les agriculteurs passerait de 81-19 à 50-50. Mais l'affaire était toujours à l'étude. Nous sommes ensuite entré dans un très difficile jeu politique qui a mené, il y a quelques jours, à la présentation du projet de loi C-155 à la Chambre. En vertu de ce projet de loi, les producteurs de céréales paieraient, pour chacune des trois prochaines années, 3 p. 100 de plus, mais après cela, ce serait 6 p. 100. Je suis d'accord avec mon collègue, le député de Portage-Marquette (M. Mayer), pour dire que cela se traduira automatiquement par une inflation de 6 p. 100. Je préférerais voir le gouvernement absorber l'inflation car, en définitive, monsieur le Président, ce sont les dépenses exagérées du Parlement qui sont responsables de l'essentiel de l'inflation.

Cela s'ajoute aux impôts sur les carburants qui enlèvent 300 millions de dollars par année aux agriculteurs de l'Ouest, et je peux dire au ministre que s'il n'y avait pas ces impôts, les agriculteurs pourraient facilement payer ce compromis Gilson. Mais pas les deux.

Pourquoi, monsieur le Président, le projet de loi C-155 donne-t-il 100 p. 100 aux chemins de fer? Il me semble que cela résulte des instances du caucus du Québec, inquiet de l'effet de subventions aux agriculteurs sur leurs intérêts. Ils se sont inquiétés en dépit d'un document du ministre de l'Agriculture (M. Whelan) montrant que les agriculteurs du Québec n'auraient pas à souffrir de cette initiative. On a changé d'idée en dépit d'une campagne de publicité qui a coûté plusieurs centaines de milliers de dollars et qui tentait de prouver que les Québécois ne seraient pas touchés. Le programme devait être extrêmement utile aux éleveurs de l'Ouest, car il devait enfin leur permettre de pénétrer sur le marché du nord-ouest des États-Unis et de la Californie. Si nous pouvions transporter notre bétail au sud de la frontière, nous en tirerions des bénéfices extraordinaires. Cela rapporterait au pays des milliards de dollars. Les quelques cents supplémentaires que les producteurs de céréales devraient payer ne seraient qu'une goutte d'eau dans la mer. C'est une vraie tragédie que le ministre des Transports n'ait pas réussi à convaincre le premier ministre (M. Trudeau). Ce dernier a finalement plié, face au caucus du Québec, semble-t-il, de même que le ministre des Transports qui a résisté aussi longtemps qu'il a pu.

Il est ironique de voir que tout cet argent ira à ces chemins de fer qui sont constamment la cible des néo-démocrates. Cependant, la position du NPD est de leur donner 651.6 millions de dollars chaque année, plutôt que de les donner aux agriculteurs qui auraient alors le libre choix. Pour la première fois en de nombreuses décennies, les agriculteurs auraient eu le droit de montrer le poing au CP et de dire: «Va te faire voir, nous allons expédier nos céréales par camion». Quel spectacle ç'aurait été, monsieur le Président.

M. Benjamin: Mille milles?

M. Pepin: D'où sortez-vous?

M. Thacker: Au niveau international, le Canada est une nation commerçante. Nous devons être efficaces et nous devons livrer concurrence. Il ne faut jamais oublier qu'au cours de la dernière décennie, les États-Unis ont accru leurs exportations de céréales de 500 p. 100. Au cours de la même période, celles du Canada n'ont augmenté que de 50 p. 100. Sur les marchés internationaux, le Canada fait piètre figure. Pourquoi? A cause de la structure ferroviaire de l'Ouest, du système d'embranchements et de silos, conçu pour l'époque de la

Transportation du grain de l'Ouest—Loi

charrette à cheval, une époque où le cheval ne pouvait faire que 4,5 milles pour se rendre au silo et revenir, ce qui fait que nous avons un point de chargement tous les neuf milles. Mais, monsieur le Président, nous n'en sommes plus là. Il y a des routes dans l'Ouest. Cela peut surprendre les députés libéraux de l'Est, mais il y a des routes tous les milles dans le sens est-ouest et tous les deux milles de la frontière américaine vers le Nord. Surprenant, n'est-ce pas! Les libéraux n'y comprennent probablement rien.

Nous devons changer notre système, notre système de silos, notre système de ramassage, le transport, les élévateurs, nous devons nettoyer le grain sur place plutôt que de l'expédier avec les impuretés. Nous pourrions avoir des wagons de transport de vrac qui seraient chargés en continu, partiraient vers les ports d'embarquement et seraient déchargés à la façon du charbon. Si un wagon pouvait faire le circuit en sept jours, il nous en faudrait moitié moins et il resterait plus d'argent aux agriculteurs. Les frais de surestarie dont je parlais aujourd'hui n'existeraient plus.

Le rapport Gilson était un début. J'estime qu'il était honnête et équilibré et il prévoyait une transition progressive. A l'échelon national, nous devons utiliser les avantages naturels de ce pays. Nous sommes peu nombreux et nous disposons de vastes ressources. Nous avons été en mesure de supporter toutes sortes d'absurdités et l'inefficacité des gouvernements fédéral et provinciaux, mais maintenant, le marché international est de plus en plus concurrentiel. Nous devons tirer parti de nos avantages naturels. Nous avons dans les Prairies de l'Ouest, des millions et des millions d'acres de terres excellentes et très faciles à cultiver. Nous avons l'eau qui coule des montagnes et qui nous permet de bien les irriguer et d'accroître énormément notre production agricole et nous avons aussi des pâturages. Toutes ces terres à pâturage sur le versant est des Rocheuses et le long de nos rivières ne servent à rien, sauf à réjouir l'œil du visiteur. Nous pourrions y faire paître des troupeaux. Le bétail a un système digestif tout à fait particulier qui lui permet de transformer de l'herbe sèche et poussiéreuse en protéines, en viande rouge. Il est beaucoup plus facile d'expédier de la viande que du grain, car une livre de viande équivaut à six ou sept livres de grain. Il est plus facile d'expédier de la viande dans l'Est du Canada ou en Californie que du grain.

L'Ouest jouit d'un avantage naturel sur le plan agricole. L'Ontario et le Québec ont d'autres avantages naturels. Si nous savions tirer le meilleur parti de nos avantages naturels sur le plan commercial, aucun pays au monde ne pourrait rivaliser avec nous, car notre population ne représente que 1/2 p. 100 de la population mondiale et pourtant nous disposons des ressources de la moitié d'un continent. Pouvez-vous imaginer, monsieur le Président, ce que 24 millions de Japonais feraient d'un pays pareil?

Le plus grand obstacle pour nous vient du Québec. Je veux m'adresser au ministre et à mes collègues du Québec, car je connais la position des partis concernés. Nous retournons chez nous dans l'Ouest et nous défendons envers et contre tous la politique du bilinguisme pour que nos amis québécois se sentent chez eux au Canada. Mon fils suit un cours d'immersion en langue française. Nous faisons l'impossible. Nous avons appuyé les députés du Québec lors du référendum, mais nous devons nous occuper aussi de nos circonscriptions. Je