

Transport du grain de l'Ouest—Loi

Le troisième point a trait à la structure du transport réglementaire de marchandises. La proposition du ministre libère les chemins de fer. Elle leur retire absolument leur obligation historique et réglementaire. C'est fondamentalement erroné. En plus, cette disposition perpétuera une structure du tarif de transport à laquelle s'ajoutera un coût supplémentaire.

J'affirme à la Chambre et au ministre, que je défie de me prouver le contraire, que ce qui se produira c'est que les agriculteurs deviendront les mêmes victimes que les passagers de VIA Rail. C'est le même type de formule de prix coûtant majoré qui sera instauré. Peu importe qu'il s'agisse d'une société de la Couronne ou d'une société privée, la même formule de prix coûtant majoré existera. Par conséquent, si les néo-démocrates veulent re-nationaliser le CN et nationaliser le CP, la formule demeurera la même. Ils sont en fait les amis des chemins de fer. Ils défendent un revenu annuel garanti pour eux.

Le quatrième point a trait à la méthode de paiement. Le ministre sait que sa proposition n'est pas satisfaisante et n'a absolument pas été acceptée dans les Prairies. En fait, la proposition Gilson recommandait un rapport 81-19 en faveur des producteurs. Le ministre a alors choisi de diviser à parts égales. Il enverra maintenant les 651 millions de bénéfices du Nid-de-Corbeau directement aux chemins de fer. Je crois que c'est bien étayé. L'industrie de l'élevage a certainement fort bien étayé son cas. L'avenir de l'industrie de l'élevage dans l'Ouest du Canada sera durement frappé. La diversification et la transformation seront elles aussi gravement touchées.

Je dis que nous avons présenté une suggestion. Elle peut ne pas être parfaite et nous serions les premiers à l'admettre. Toutefois, c'est un principe qui, je crois, mérite d'être étudié sérieusement par le gouvernement.

Le NDP croit que les producteurs n'ont rien dans la tête, n'ont ni la capacité ni l'aptitude nécessaire pour prendre leurs propres décisions. Ses députés croient que c'est le gouvernement qui devrait prendre les décisions parce que les producteurs en sont incapables. Je demande au NDP de présenter une solution qui réglerait les problèmes des éleveurs et qui répondrait à la nécessité d'accroître la diversification.

Le syndicat du blé de l'Alberta a admis que c'est une déficience grave de ce projet de loi. En fait, il faut vraiment qu'il soit amélioré, car il ne peut être adopté sous sa forme actuelle. Ainsi libellé, il compromettra gravement l'avenir de l'agriculture de l'Ouest du Canada.

Je répète que les néo-démocrates sont véritablement les amis des sociétés de chemins de fer. Ils veulent que les 651 millions de dollars excédentaires aillent à ces sociétés à perpétuité. Nous avons pris la défense des producteurs. Nous croyons fermement que la liberté de choix donnerait à chaque producteur la possibilité de conserver en poche une certaine part de ces bénéfices tout en maximisant ses revenus. Cela atténuerait certaines tensions, permettrait une certaine concurrence dans le système et assurerait quelque efficacité. Par-dessus tout, cela offrirait finalement, aux agriculteurs la possibilité d'accroître leur revenu.

• (1230)

Je conclus en disant simplement que nous réclamons, une solution juste, raisonnable, pratique et sensée qui soit généralement avantageuse pour l'agriculture dans l'Ouest du Canada. Ce projet de loi est complexe et litigieux. Il est nécessaire que le ministre fasse preuve de la plus grande souplesse. Nous lui demandons de se lever et de répondre aux objections très sérieuses que nous avons faites au cours de ce débat. S'il refuse, ce sera la preuve qu'il n'est pas disposé à faire des concessions ni à être souple à cet égard.

Des voix: Bravo!

M. Gus Mitges (Grey-Simcoe): Monsieur le Président, je suis heureux de pouvoir intervenir encore une fois dans le débat sur le projet de loi C-155, Loi sur le transport du grain de l'Ouest.

Il ne fait pas de doute, monsieur le Président, que l'adoption de ce projet de loi et la suppression du tarif du Corbeau causeront un préjudice énorme à la population de l'Ouest canadien et, en fait, à tous les Canadiens. Ce projet de loi accentue les divisions au sein du Canada à un moment où il faudrait tout faire pour panser les plaies de la désunion et cimenter à nouveau le pays.

A mon avis, il n'y a pas de place au Canada pour certains groupes d'intérêt dont la cupidité et l'avidité portent préjudice à l'unité, à la croissance et au développement du pays, et je parle ici du pays tout entier, que ce soit l'Est ou l'Ouest.

Quand on cherche inutilement à contrarier et à frustrer une partie du pays pour faire plaisir à une autre, on finit par semer le désaccord entre tout le monde, ce qui, finalement, monsieur le Président, se révèle désastreux pour tous les intéressés.

C'est ce qui arrivera si les producteurs et la population de l'Ouest canadien n'obtiennent pas un juste avantage de ce projet de loi, ce qu'ils auraient obtenu quand le ministre des Transports (M. Pepin) a initialement rédigé le projet de loi, divisant la subvention annuelle proposée de 651 millions de dollars entre les producteurs et les chemins de fer.

M. Pepin: Où étiez-vous à ce moment-là?

M. Mitges: Je pense que c'était une bonne proposition. Toutefois, monsieur le Président, à cause des pressions des groupements de producteurs de blé et de la Fédération canadienne de l'agriculture, le ministre a malheureusement abandonné cette approche sensée et a dû accorder toute la subvention aux chemins de fer, au grand dam des producteurs.

Je ne sais pas, mais il se peut que la logique habituelle des libéraux ait prévalu, car sans représentants élus dans l'Ouest canadien, le parti n'aurait rien à perdre politiquement. Je puis vous dire que cette logique aura un effet négatif durable sur les électeurs de l'Ouest canadien face au parti libéral, et ce pour de nombreuses générations à venir.

M. Pepin: Est-ce pour cette raison que vous avez choisi votre chef au Québec?