

Les transports

et de tenir compte des besoins de diversification et de transformation des produits. Nous prévoyons le transport du charbon, de la potasse, du soufre et de nombreux autres produits, par exemple les produits forestiers de la Colombie-Britannique. Le ministre s'attache à combler les lacunes de notre réseau de transport. Beaucoup d'organismes, par exemple les syndicats du blé des provinces des Prairies, la Conférence agricole de l'Ouest, la Prairie Farm Commodity Coalition, ont déclaré dans leurs mémoires, dans les instances qu'ils ont présentées et dans les résolutions qu'ils ont adoptées en assemblée générale annuelle, qu'il était temps que le gouvernement fédéral fasse quelque chose. Maintenant que le gouvernement fédéral prend une initiative qui s'imposait depuis longtemps, on le critique. Cette initiative, ce sont les conservateurs qui auraient dû la prendre quand ils étaient au pouvoir parce qu'ils connaissaient les besoins de l'Ouest. Ils ne l'ont pas fait, mais parce que maintenant le gouvernement le fait, ils protestent contre sa façon de procéder. Ils disent que nous ne procédons pas comme il le faudrait et qu'il aurait d'abord fallu les consulter. Nous procédons de la bonne façon. Au lieu de critiquer cette démarche, ils auraient dû l'appuyer et dire: «Nous allons vous aider à réaliser cela». Dans l'intérêt du pays, il est nécessaire d'avoir une garantie que les moyens transports seront suffisants pour acheminer à la côte tous nos produits d'exportation, pour pouvoir être livrés à nos clients. Il faudrait donner notre appui au ministre des Transports et le seconder sans réserve. Voilà ce que j'ai l'intention de faire.

M. Stan J. Hovdebo (Prince-Albert): Je veux tout d'abord féliciter le secrétaire parlementaire du ministre d'État chargé des Mines (M^{me} Killens) pour son accession à la présidence. Je vais traiter de diverses positions des partis libéral et conservateur. Ainsi, tout récemment, soit le 12 février 1982, le *Free Press* de Winnipeg disait, au sujet du député de Lisgar (M. Murta):

Murta, qui est en faveur de modifier le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, affirme qu'il appuie la position du gouvernement parce que le débat sur la question a assez duré.

Le 13 février 1982, on pouvait lire, dans le *Herald* de Calgary, les propos suivants:

Le bon sens nous dit que le député de Végréville, M. Mazankowski, aurait, lorsqu'il était ministre des transports, agi à peu près de la même façon que l'a fait M. Pepin.

Le 9 octobre 1981, le ministre responsable de la Commission canadienne du blé déclarait ce qui suit:

... parce que je suis convaincu que le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau sera maintenu et que les producteurs continueront à produire si le marché se maintient.

● (1550)

Depuis il a fait d'autres déclarations du même genre.

Le député de Medicine Hat (M. Hargrave) a dit: «Tout ce que je peux dire, c'est qu'il faut trouver d'autres moyens de faire profiter les céréaliers des avantages du tarif du Nid-de-Corbeau.»

Si les conservateurs cherchent à brouiller les pistes, c'est qu'ils éprouvent quelque difficulté à obtenir des appuis.

M. Baker (Nepean-Carleton): Vous vous rappelez la Constitution?

M. Hovdebo: Le 10 février dernier, le député de Saskatoon-Ouest (M. Hnatyshyn) a présenté une motion aux termes de l'article 43 du Règlement. Il a cité les paroles du premier ministre de la Saskatchewan en dehors de leur contexte.

Des voix: Oh, oh!

Une voix: Il n'oserait jamais.

M. Hovdebo: Je voudrais citer un passage de la même entrevue; le voici:

On recommande que les céréaliers continuent de bénéficier du tarif du Nid-de-Corbeau. C'est la recommandation principale que le gouvernement de la Saskatchewan approuve sans réserve—l'écart entre le tarif compensatoire et le tarif du Nid-de-Corbeau étant comblé par le gouvernement.

Le 24 novembre 1981, le juge Emmett Hall a défendu le tarif du Nid-de-Corbeau. Je voudrais vous citer ce qu'il a dit:

Si l'on accepte de remettre en question le tarif statutaire pour en faire un simple objet de négociation, tout sera perdu. Dès qu'on en aura fait un objet de négociation, son élimination progressive ne sera qu'une question de temps.

Les transports ont toujours été et seront toujours un instrument de politique nationale. Le gouvernement du Canada a commencé à réglementer les transports dès qu'il s'installa au pouvoir.

En 1881, le gouvernement fédéral avait besoin d'un chemin de fer national. Un marché fut conclu. En 1897, le gouvernement fédéral voulait faire passer une ligne ferroviaire par le Pas du Nid-de-Corbeau. Un autre marché fut conclu. En 1925, Mackenzie King avait besoin d'une nouvelle loi. Les députés du parti agraire-ouvrier avaient vu comment les sociétés de chemin de fer exploitaient les agriculteurs. Ils exigèrent donc un taux fixe pour les producteurs. Et comme Mackenzie King avait besoin de l'appui des progressistes de l'Ouest, un marché fut conclu. Ce marché, c'était le tarif du Nid-de-Corbeau.

M. Baker (Nepean-Carleton): C'est vrai. C'est de l'histoire.

M. Hovdebo: Les effets de la loi étaient doubles. D'une part, les céréaliers obtenaient un tarif de transport fixe qui échappait au contrôle des sociétés ferroviaires. C'était un tarif garanti. En second lieu, la loi assurait aux producteurs un système de livraison. Le tarif garanti était fixe pour une même distance; en somme c'était un tarif invariable. Ce principe, «à distance égale, tarif égal», nous assurerait un système efficace dans l'Ouest. Il nous permettrait d'être sûr qu'on construirait les silos à proximité des exploitations agricoles et que les tarifs de fret jusqu'au port seraient les mêmes, au prorata de la distance, où qu'ils soient construits. C'est ainsi qu'est né le réseau d'élévateurs qui existe dans nos campagnes. Les exploitations familiales et les localités rurales se sont développées autour de ces silos ce qui nous a permis d'être parmi les producteurs de céréales d'excellente qualité les plus efficaces au monde. C'est aussi ce qui nous a donné une certaine qualité de vie.

M. Baker (Nepean-Carleton): Cela se voit encore en Saskatchewan.

M. Hovdebo: Le mardi 8 février 1982, le ministre des Transports (M. Pepin) a annoncé un programme visant à modifier la structure du transport des céréales. Ce programme appelé «Plan Pepin»...

M. Rose: Il ne s'agit pas d'un plan.