

*Transport du grain de l'Ouest—Loi*

Je continuerai à parler jusqu'à ce que vous me fassiez taire, monsieur le Président.

**Le président suppléant (M. Blaker):** Si j'ai bien compris l'expression que le député a utilisée tout à l'heure, il est arrivé au bout de son rouleau.

**M. Benjamin:** Puis-je demander à la présidence de bien vouloir me laisser poursuivre!

**Des voix:** Non!

**Le président suppléant (M. Blaker):** Le député a dit, je crois, qu'il souhaitait obtenir le consentement unanime pour poursuivre.

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Non.

**Le président suppléant (M. Blaker):** De toute évidence, il n'y a pas consentement unanime. Pour ce qui est de l'amendement, le député a déclaré comprendre que le Règlement lui interdit de le présenter. Il ne s'est pas trompé à cet égard, c'est tout ce que je peux lui dire.

Quant à savoir s'il s'agit d'un amendement motivé, c'est purement hypothétique. Je demande au député de se reporter au commentaire 445 de la 5<sup>e</sup> édition de Beauchesne, où il est dit qu'il ne peut y avoir d'amendement, une fois que la motion concernant la question préalable a été mise aux voix.

• (1830)

**M. Ted Miller (Nanaimo-Alberni):** Monsieur le Président, je suis heureux de parler après le député de Regina-Ouest (M. Benjamin). Je suis étonné que l'opposition officielle demeure silencieuse au sujet de ce projet de loi très important. Elle semble vouloir céder au désir du gouvernement de faire adopter ce projet de loi C-155, rapidement en dépit des conséquences qu'il aura non seulement pour les agriculteurs des Prairies mais aussi pour tout le secteur des transports dans l'ouest du Canada. De toute évidence, la détermination du parti conservateur du Canada de faire en sorte que ce projet de loi protège convenablement les céréaliculteurs et offre un bon service de transport pour les produits miniers et forestiers de l'ouest du Canada, sa détermination de lutter contre ce projet de loi afin que le gouvernement ne compromette pas les moyens de subsistance des agriculteurs canadiens dans l'Ouest, s'est dissipée à la Chambre aujourd'hui.

Le projet de loi à l'étude va faire plus que simplement arracher quelque \$6,000 à chaque famille d'agriculteurs d'ici 1990. Il va mettre en péril l'avenir de toutes les exploitations agricoles dans l'Ouest. Comme le signalait un député de la Colombie-Britannique, je peux dire que nous nous inquiétons non seulement des céréaliculteurs de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba, mais nous nous demandons aussi très sincèrement comment les modifications au tarif du Pas du Nid-de-Corbeau que prévoit ce projet de loi vont toucher les produits forestiers, la houille et d'autres minerais de la Colombie-Britannique.

On semble croire, à tort, que le Nouveau parti démocratique, en luttant contre ce projet de loi, met en danger l'expansion des transports. En vertu de la proposition que nous avons tenté de faire accepter relativement au projet de loi C-155, la

mesure aurait été scindée et la Chambre des communes pourrait chercher à améliorer le réseau ferroviaire qui est terriblement insuffisant et désuet. Nous aurions scindé le projet de loi afin de répondre aux besoins de transport dans l'ouest du Canada, afin de protéger les agriculteurs et maintenir le tarif statutaire du Nid-de-Corbeau et de voir à l'infrastructure des grandes productions de l'ouest du Canada. Cela, je crois, montre que notre parti se rend compte de l'importance du transport ferroviaire au Canada.

J'aimerais parler d'une situation qui à mon sens, établit la véracité de cette affirmation, concernant le gouvernement de la Colombie-Britannique sous l'ex-premier ministre David Barrett, entre les années 1972 et 1975. Pour répondre aux besoins d'amélioration du réseau ferroviaire de la Colombie-Britannique, le gouvernement néo-démocrate de l'époque, voulant réellement améliorer le service, avait fait construire par B.C. Rail une usine de wagons à Squamish, en Colombie-Britannique.

Il est caractéristique des conservateurs, des libéraux et des créditistes de ne pas vouloir de sociétés de la Couronne florissantes, qui donnent du travail aux gens et qui peuvent fournir des services. Cette société de la Couronne a mis sur pied une des entreprises de constructions ferroviaires les plus modernes en Amérique du Nord. Elle produisait un wagon et demi par jour pour B.C. Rail. Elle faisait travailler 300 personnes. Il n'y avait aucun signe que le carnet de commandes était en diminution. Mais lorsque la coalition créditiste est venue au pouvoir en 1975, un de ses premiers gestes a été de fermer l'usine ferroviaire et de licencier 300 personnes. Nous savons maintenant qu'il faut relever la capacité de transport de notre réseau ferroviaire. Cette usine de wagons aurait dû continuer de produire après 1975. Cela aurait fourni une importante stimulation économique à la région, qui est plutôt en stagnation en ce moment à cause des inquiétudes de l'industrie forestière.

Non seulement le gouvernement néo-démocrate a conçu et réalisé le projet d'usine de wagons, il avait également des projets de mise en valeur du grand Nord. Dans ce projet du grand Nord figurait un réseau ferroviaire allant de Vancouver jusqu'au Yukon et en Alaska, en passant par le nord de la Colombie-Britannique. Cela aurait ouvert le grand Nord aux industries minières et forestières, et surtout amené le gaz et le pétrole de l'Alaska vers les États du sud en passant par la Colombie-Britannique. Voilà des projets qui sont restés en plan, pour l'unique raison qu'un gouvernement créditiste n'a pas vu la rentabilité de ce réseau.

Le projet néo-démocrate de revalorisation ferroviaire répondrait au but de ce projet de loi. Il aurait pour effet de créer 10,000 emplois de plus que le gouvernement ne prétend en créer avec ce projet de loi. Il économiserait des centaines de millions de dollars aux contribuables du Canada et aux agriculteurs des Prairies. Il donnerait un réseau ferroviaire en mesure de transporter davantage de céréales d'exportation et de transporter aussi nos minéraux, nos produits forestiers et notre potasse, dont on a besoin au Canada et à l'étranger.