

L'ajournement

que le parti libéral ne compte aucun député à l'assemblée législative du Manitoba. Il n'y a pas lieu de s'en étonner, puisque ce parti ne comprend rien aux besoins des agriculteurs de l'Ouest. Il y a lieu de signaler que des représentants du parti libéral ont formulé des instances et témoigné leur opposition à cette initiative du gouvernement fédéral. Des partisans du parti conservateur et du Nouveau parti démocratique s'y sont aussi opposés.

C'est comme si l'Ouest avait découvert la solidarité. Je sais que le secrétaire parlementaire se soucie beaucoup de la solidarité en Pologne, car il m'en parle souvent. Je m'empresse d'ajouter qu'il se soucie également beaucoup de solidarité et de consensus en Pologne, et qu'il voudrait bien retirer la paille dans l'œil du parti communiste polonais, lui qui ne voit pas la poutre dans la solidarité du pays. C'est surtout cette solidarité que je voudrais faire voir au gouvernement. Je me demande vraiment pourquoi il peut demeurer indifférent au consensus qui se manifeste dans l'Ouest. La réponse du ministre n'était pas du tout satisfaisante. J'espère que le secrétaire parlementaire nous donnera une meilleure réponse aujourd'hui.

La résolution du Manitoba sur le projet du ministre des Transports (M. Pepin) renferme au moins neuf objections. Je voudrais les énumérer, pour la gouverne du secrétaire parlementaire. Premièrement, ce projet ne reconnaît pas le principe d'un tarif céréalier fixé par la loi. Il ne protège pas les agriculteurs contre les hausses de coût. Il ne tient pas compte du fait qu'il faut vendre le grain sur un marché international où la concurrence est forte. Il ne supprime pas les écarts de tarifs en incluant toutes les récoltes des Prairies dans le nouveau régime. Il ne s'attaque pas au taux d'imposition inacceptablement élevé ni au coût exorbitant des produits nécessaires à l'agriculture, comme le combustible. Il n'offre pas suffisamment de garanties d'une productivité qui permettrait la croissance future et la mise en valeur de toutes les facettes de l'agriculture dans les Prairies. Il prévoit une limite inacceptable de 31.1 millions de tonnes métriques pour la subvention au transport. Il offre au Canada central de nouveaux encouragements dans le domaine de la transformation et de l'élevage. Il ne bénéficie pas d'un consensus parmi les Canadiens de l'Ouest. Au moins neuf sources d'inquiétude sont énoncées dans cette résolution.

Les agriculteurs de ma région seront très durement frappés car ils devront payer plus cher pour faire transporter leur grain. Ce coût additionnel aura certainement des répercussions sur la rentabilité de leur entreprise. Les faillites ont déjà subi une forte augmentation dans l'agriculture.

Dans la deuxième partie de ma question au ministre, je traitais de l'abandon des lignes de chemin de fer. Encore aujourd'hui, durant la période des questions, j'ai tenté de signaler au ministre que le bureau de l'ouest de la Commission canadienne des transports a pris au moins 17 décisions touchant le Manitoba. Aucune d'elles n'était favorable aux producteurs. Je suis bouleversé par ces décisions. Quel est le problème? Si l'on examine les 63 décisions qui ont été rendues dans tout l'ouest, on constate que seulement neuf d'entre elles étaient favorables aux producteurs. En d'autres termes, neuf de ces décisions allaient à l'encontre d'une demande d'abandon du CN ou du CP. Neuf sur soixante-trois, cela représente une sur sept, soit 14 p. 100. Je sais que le secrétaire parlementaire a déjà été directeur d'école. C'est un honnête homme, un homme intègre. Je ne l'imagine pas donner une note de 14 p. 100 à l'un de ses élèves tout en le félicitant pour son travail

exemplaire. C'est exactement ce que fait le gouvernement du Canada.

• (1825)

Ces questions me préoccupent fort, car il y a certaines situations qui ne se produisent que dans des circonscriptions comme la mienne.

Je vois, monsieur le Président, que vous me faites signe que je devrais conclure. En terminant, je dirai qu'il n'y a aucune alternative possible dans ma région. Quand on ferme un éleveur et une voie ferrée à Amaranth, on force les gens à traverser le marécage de Grass River. Il est impossible pour les agriculteurs de s'y rendre en camion. Cette semaine, un pont a été fermé à la circulation sur cette ligne, à la borne 12.3 de l'embranchement Oackland. Cette fermeture a complètement paralysé le transport du grain dans la région. Le CN n'a rien pu faire pour y remédier, et les coups de téléphone pleuvent dans notre région. Imaginons ce qui arriverait si les gens devaient obligatoirement traverser ce marécage en tout temps.

Je compte sur le secrétaire parlementaire pour nous donner des réponses plus satisfaisantes que les réponses hermétiques que m'a fournies le ministre des Transports (M. Pepin), que je qualifierais de réponses forgées au marteau et à la faucille. Je compte sur le secrétaire parlementaire pour reconnaître cette solidarité qui se fait jour dans l'Ouest.

M. Jesse P. Flis (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur le Président, le député et moi avons discuté de cette question à maintes reprises, quand il m'emmène en voiture à l'aéroport et que nous attendons l'avion. Je suis heureux de pouvoir en discuter une fois de plus avec lui à la Chambre. Il a malheureusement le dessus sur moi, parce qu'il a droit à sept minutes et moi, à trois seulement.

La réponse laconique du ministre lui a probablement été inspirée par l'application que mettait le député à l'attaquer sur deux fronts à la fois en reliant l'abolition du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau à l'abandon de tronçons ferroviaires. Après le débat d'aujourd'hui sur le projet de loi C-155, le député doit se rendre compte que les opinions sont loin d'être unanimes sur ce que le tarif doit devenir. Il est clair qu'il n'y avait pas de solidarité à la Chambre aujourd'hui sur cete mesure.

Le ministre des Transports (M. Pepin) a cité un grand nombre de personnes de l'Ouest qui sont en faveur d'un changement. Le député de Végréville (M. Mazankowski), l'un de nos éminents collègues, a affirmé que les organismes agricoles de l'Ouest étaient en faveur d'une augmentation du tarif. Le NPD est le seul parti, semble-t-il, à s'opposer à toute modification, de sorte que l'attaque du député sur le premier point perd, pour ainsi dire, la moitié de sa force.

Et l'attaque du député sur le deuxième point, sur l'abandon des lignes d'embranchement? Comme l'a signalé le ministre, la forte majorité des lignes d'embranchement qui existaient lorsque le réseau ferroviaire était à son meilleur, dans les années 1930, existent toujours. Non seulement plus de 80 p. 100 de ces lignes existent encore, mais nous avons la garantie qu'elles resteront dans le réseau de base jusqu'en l'an 2000.

Le système d'abandon des lignes est certainement l'un des plus justes qui soient. La Commission canadienne des transports tient des audiences lorsqu'on soulève des objections. Pendant la période des questions, le député s'est plaint du fait que le système ressemble à un cirque à trois pistes. Préfère-