

du Canada. Le gouvernement est passé maître dans l'art d'aliéner les gens de l'Ouest en les indisposant, en allant à contre courant de leur économie et en leur nuisant au lieu de les aider.

La subvention que le gouvernement compte accorder aux sociétés ferroviaires, aux termes de ce projet de loi, n'aidera pas ceux à qui elle devait profiter au départ. L'article 55(2) stipule que le ministre peut retenir sur les versements destinés à une compagnie de chemin de fer, un montant qu'il estime égal à celui qui aurait dû être consacré à l'entretien des embranchements tributaires du transport du grain ou investi dans le matériel et les installations ferroviaires destinés au mouvement du grain. Toutefois, monsieur le Président, si les chemins de fer prétendent que l'argent qu'ils reçoivent du gouvernement et des producteurs est encore insuffisant pour justifier de telles dépenses, ils peuvent tout simplement laisser le réseau ferroviaire se détériorer et attendre que le gouvernement revienne avec d'autres mesures. Pour les producteurs, ce n'est absolument pas une garantie suffisante qu'ils obtiendront un meilleur service en contrepartie de l'augmentation du tarif-marchandises. En d'autres termes, les compagnies de chemins de fer peuvent revenir à leurs vieilles méthodes aux dépens des producteurs. Par conséquent, un engagement plus ferme et une garantie plus sûre de la part du gouvernement et des compagnies de chemins de fer sont indispensables. Surveiller la performance des chemins de fer ne suffit pas.

● (1650)

Pour peu que le passé permette de juger, on ne donnerait pas cher du projet gouvernemental de surveillance de la performance des chemins de fer au nom des producteurs de céréales.

Dans son rapport de 1982, le vérificateur général critique le ministère des Transports pour sa gestion financière et technique du programme de remise en état des embranchements. Ce programme, commencé en 1977, prévoyait la remise en état de 5,675 milles de voies ferrées d'ici 1992 à un coût de 1.6 milliard de dollars. De plus, monsieur le Président, entre 1971 et 1981 le gouvernement a participé à quatre accords d'une valeur de 318 millions de dollars pour les chemins de fer et le vérificateur général a constaté que des lacunes existaient dans trois domaines: l'attribution de la responsabilité pour l'entretien courant des embranchements remis en état; l'évaluation et la communication des répercussions financières importantes; l'élaboration de normes et de devis de construction.

Rien, dans ce projet de loi, ne garantit que ces négligences et ces lacunes ne se reproduiront pas. De plus, rien ne prouve qu'il n'y aura pas des coûts cachés pour les agriculteurs dans les années ultérieures. Il y a de nombreuses injustices dans ce projet. De plus, les producteurs de grain payeront le tarif plein lorsque le volume dépassera 31.1 millions de tonnes. Cette disposition découragera donc toute augmentation de la production céréalière.

Toutes les organisations et tous les groupes agricoles importants ont protesté et fait état de leurs objections, mais, comme d'habitude, ce gouvernement a fait la sourde oreille.

Le 1^{er} février 1982, le ministre des Transports disait:

Transport du grain de l'Ouest—Loi

La réduction progressive des distortions de l'économie agricole de l'Ouest devrait apporter des avantages marqués comme l'augmentation de la transformation, de l'élevage du bétail et la diversification des cultures.

Pourtant, ce projet de loi montre que rien ne pourrait être plus loin de la vérité. J'espère que le ministre réexaminera sa déclaration et la corrigera. Bien entendu, ces mots auraient pu être écrits par quelqu'un au nom du ministre qui, de toute façon, ne connaît pour ainsi dire rien à l'agriculture, ce qui est probablement vrai de la majorité de son personnel. Celui-ci n'a probablement que des connaissances théoriques, mais pas de connaissances fondées sur la pratique et l'expérience. C'est d'ailleurs la même chose dans de nombreux autres ministères, et c'est tragique pour dire le moins. Cela signifie qu'il n'y a pas suffisamment de bon sens—de gros bon sens, comme on disait—dans l'administration publique aujourd'hui. Au lieu de cela, nous sommes à la merci de théoriciens. Notre pays en souffre, car tous les pouvoirs publics se rendent coupables de mauvaise gestion. Ce projet de loi, monsieur le Président, est un exemple classique de ce problème et une perfusion de bon sens est requise de toute urgence.

Le président suppléant (M. Corbin): A l'ordre, le député de Végréville (M. Mazankowski).

L'hon. Don Mazankowski (Végréville): Monsieur le Président, je ne suis pas surpris de vous avoir pris au dépourvu. Je suis en effet déjà intervenu au sujet de la mesure initiale et je prends aujourd'hui la parole pour soutenir l'amendement proposé par le député de Regina-Ouest (M. Benjamin). Cet appui est d'autant plus justifié qu'aujourd'hui, un ministre de la Couronne est intervenu pour proposer une motion qui revient à imposer la clôture à un débat sur une question qui revêt une très grande importance. Dans certains cas, on a peut-être exagéré l'importance de cette question par rapport à l'Ouest, mais c'est sans doute un problème crucial pour l'ensemble du pays, tant d'un point de vue économique qu'agricole.

Ce qui est inquiétant, sur le plan parlementaire et compte tenu du fait que c'est la seule institution démocratique qui nous reste, c'est que c'est sans doute la 25^e fois—en tout cas, entre la 20^e et la 25^e—que le gouvernement propose la clôture au cours de la session actuelle. Je me demande vraiment où nous allons. Notre but ici n'est-il pas justement de débattre de problèmes fondamentaux et importants comme le tarif-marchandises statutaire? Si nous ne pouvons pas débattre pendant plus de deux ou trois jours, un problème aussi fondamental et aussi important que le tarif-marchandises du Pas du Nid-de-Corbeau, c'est que notre institution n'a plus aucun rôle à jouer et qu'elle est vouée à une disparition prochaine. Nous ne pouvons qu'exprimer notre désarroi face au ministre des Transports (M. Pepin). Il s'est valu bien des félicitations et s'est fait bien voir dans l'Ouest pour sa franchise et son attitude directe. Toutefois, même si la cote du ministre est bonne depuis à peu près un an, elle est tombée brutalement en raison des mesures qu'il prend ici aujourd'hui, cela ne fait aucun doute. Par conséquent, on ne peut qu'être furieux et outré par ce qui se passe aujourd'hui à la Chambre.