

M. Forrestall: Monsieur le Président, comme le comité permanent des transports a siégé à huis clos ce matin, et entendu le témoignage du Canadien National, lequel nous a exposé l'affaire pendant au moins trois heures et demie, et comme nous ne savons pas exactement ce qui va se passer en fin de journée ou d'ici les prochains jours, il vaut peut-être mieux que je demande à la Chambre de m'excuser ou de retirer la question que je comptais poser pendant l'heure des couche-tard.

M. le vice-président: Êtes-vous d'accord pour que le député de Dartmouth-Halifax-Est retire la question qu'il comptait poser pendant le débat d'ajournement?

Des voix: D'accord.

(Il en est ainsi convenu et ordonné.)

ORDRES INSCRITS AU NOM DU GOUVERNEMENT

[Traduction]

LA LOI SUR LE TRANSPORT DU GRAIN DE L'OUEST

MESURE D'ÉTABLISSEMENT

La Chambre reprend l'étude de la motion de M. Pepin: Que le projet de loi C-155, tendant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et à modifier certaines lois en conséquence, soit lu pour la 2^e fois et renvoyé au comité permanent des transports.

M. Mazankowski: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. En temps ordinaire, le Président demande à la Chambre si elle consent à l'unanimité à permettre à un député de poursuivre son intervention. Le député ne faisait que terminer ses observations sur une question très importante et, à mon avis . . .

M. le vice-président: Le temps de parole du député était écoulé, et la présidence l'en avait prévenu à plusieurs reprises. Le député n'a pas tenu compte de l'avertissement de la présidence et a poursuivi son exposé. Soit dit en toute déférence envers le député, s'il avait agi avec courtoisie envers la présidence, celle-ci aurait fait de même envers lui.

M. F. Oberle (Prince George-Peace River): Comme mon collègue, monsieur le Président, je ne suis pas heureux ni particulièrement privilégié de participer une fois de plus au débat sur une question aussi controversée que le tarif du Nid-de-Corbeau, car c'est plutôt un devoir solennel. Depuis que je suis député—presque 11 ans—à peu près aucun sujet n'a tant avivé les sensibilités et les émotions de tant de Canadiens, qu'ils soient pour ou contre ces changements.

Le gouvernement a bien préparé ce dossier. Il a essayé de se concilier ceux qui lui doivent quelque chose. Par exemple, il a pris à part les représentants de l'industrie du bois d'œuvre de l'ouest du Canada ainsi que le secteur minier, et leur a dit qu'il avait besoin de leur appui pour modifier le tarif du Nid-de-Corbeau, sans quoi il ne pourrait pas améliorer l'infrastructure de nos réseaux de transport dans l'ouest du Canada comme il

Loi sur le transport du grain de l'Ouest

s'était engagé à le faire. En fait, il s'est montré encore plus subtil en leur laissant entendre que s'ils ne se prononçaient pas ouvertement et publiquement en faveur du gouvernement dans ce domaine, le gouvernement fédéral serait peut-être beaucoup moins généreux quand il serait question des octrois et des autres largesses dont les grandes industries, en particulier, profitent sans vergogne depuis une dizaine d'années.

Dans un pays comme le nôtre, le transport—surtout les chemins de fer—est un élément clé de notre avenir socio-économique et du bien-être des Canadiens. C'est un élément très important dans l'adoption d'une stratégie industrielle. Je suis en mesure de comprendre les préoccupations très légitimes des dirigeants des autres secteurs d'activité tels que l'industrie de la transformation du bois et l'industrie extractive, car plus que tout autre secteur, ils ont durement souffert d'un manque de productivité qui les a rendus très vulnérables sur les marchés mondiaux. Ce n'est pas que nos travailleurs soient moins productifs mais nous avons trop tardé à moderniser nos installations et à bâtir les infrastructures nécessaires pour acheminer nos produits. Nous avons fait preuve d'insouciance dans ces domaines essentiels. On nous a promis des milliards de dollars pour améliorer le système ferroviaire de l'Ouest mais naturellement, rien ne s'est produit.

● (1720)

Je le répète encore une fois, le transport est et sera toujours l'élément clé de toute stratégie industrielle, surtout pour un pays immense où certains centres industriels sont situés loin de la clientèle.

Pour les agriculteurs, cela signifie davantage. Les subventions versées aux chemins de fer, conçues pour aider les agriculteurs à stabiliser leurs revenus, ont également une incidence sociale considérable. En réalité, l'aide aux chemins de fer qui devait en définitive profiter aux céréaliers de l'Ouest a pour but de satisfaire de grands objectifs sociaux à la fois chez nous et à l'étranger. C'est un aspect de notre politique officielle qui est de fournir des aliments à bon marché. C'est là l'objectif social important à l'origine du tarif du Nid-de-Corbeau et de certaines subventions aux chemins de fer, outre le fait qu'on espérait ainsi inciter les agriculteurs à s'implanter dans l'Ouest pour mettre en valeur les Prairies.

Si les agriculteurs étaient libres d'exiger des prix comparables à ceux d'autres produits industriels tels que le bois d'œuvre et les minéraux que nous exportons à l'étranger, nous devrions payer nos aliments trois fois plus cher. Il est certain que si l'agriculteur pouvait exiger un rendement convenable pour ses investissements et son labeur, le prix des aliments serait trois fois plus élevé. Personne n'ose imaginer qu'elles en seraient les conséquences pour le bien-être social et économique de tous les Canadiens. Nous ne pourrions en assumer les frais et il serait nécessaire de trouver d'autres moyens pour venir en aide à ceux qui achèteraient ces aliments coûteux.