

*Transport du grain de l'Ouest—Loi*

**M. Nystrom:** Elles seront ainsi en mesure d'exiger des taux supérieurs pour certains embranchements où le volume n'est pas très important ou dans des petites villes où les exploitations agricoles sont de moindre envergure. Les chemins de fer dicteront ainsi la politique sociale et pourront décider des villes ou des élévateurs à fermer. Ils pourront forcer tel ou tel agriculteur à quitter sa terre en exigeant des taux supérieurs par boisseau ou tonne sur telle ou telle ligne.

En dernier ressort, ce système favorisera une plus grande centralisation des activités agricoles dans les Prairies. Comme les députés le savent, le système économique est très décentralisé actuellement dans les Prairies, puisqu'il y a un élévateur dans chaque ville et village, en même temps que des syndicats du blé et d'autres associations coopératives. Ce ne sera plus le cas si la mesure législative à l'étude est adoptée.

Je sais que certains députés d'en face se plaisent à envisager d'énormes terminaux dans les villes de l'intérieur et le transport des céréales par camion, dans le cadre d'une économie beaucoup plus centralisée dans les Prairies. Ce système est tout à fait étranger à cette région et va à l'encontre des désirs de la grande majorité des habitants des Prairies.

L'autre point que je tiens à signaler, c'est qu'en vertu de ce projet de loi, on continuera à accorder des milliards de dollars aux sociétés ferroviaires canadiennes, au fil des ans. Depuis toujours, le CP est, de toutes les institutions canadiennes, le plus grand bénéficiaire de subventions du secteur public. C'est le plus gros parasite que nous n'ayons jamais connu.

**Une voix:** Oh, oh!

**M. Nystrom:** Ne me dites pas qu'il existe encore un conservateur de l'Ouest qui défende le CP!

Lorsqu'on examine les statistiques, on s'aperçoit que, calculée en dollars de 1982, l'aide publique offerte au Canadien Pacifique s'élève à près de 13,5 milliards de dollars. En échange de cette énorme subvention offerte au CP, les contribuables canadiens n'en ont rien reçu en capital-actions ou en pourcentage. La société s'est contentée de recevoir cet énorme cadeau, dont elle s'est servie pour acheter des wagons-trémies, des voies ferrées, ou encore pour améliorer ses services. Vers la fin des années 1880, le Canadien Pacifique a reçu un important matériel ferroviaire, en même temps que des droits miniers et de vastes concessions de terrains. Tout cela lui a été offert gratuitement en échange du service qu'il devait fournir aux agriculteurs. On demande aujourd'hui à ces derniers de payer la totalité des frais de transport de leurs céréales, mais aucune disposition du projet de loi...

**M. Pepin:** Ce n'est pas vrai.

**M. Nystrom:** Le ministre pourra répéter cette remarque lorsque j'aurai terminé, s'il le désire. Un marché a été conclu il y a de nombreuses années et le Canadien Pacifique a reçu ses terres, ses droits miniers et son matériel, en promettant en échange de transporter les céréales des agriculteurs. Ce projet de loi abolira le tarif du Pas de Nid-de-Corbeau pour les agriculteurs, mais il ne permettra pas aux Canadiens de récupérer tout le matériel, toutes les terres et tous les droits miniers qui ont été offerts au Canadien Pacifique. En 1917, au moment de la création d'une commission royale d'enquête, la valeur de tous ces biens a été estimée à près de 279 millions de dollars; en dollars de 1982, cela représente 8,3 milliards de dollars. Aux termes du projet de loi à l'étude, le Canadien Pacifique ne remboursera pas cette somme aux Canadiens.

Je vois que vous vous levez, monsieur le Président. Je souhaiterais avoir plus de temps, parce que dix minutes ne suffisent pas à défendre la cause des habitants des Prairies. C'est une infamie, car le débat actuel est le plus important qui touche les Prairies.

**M. le vice-président:** Je regrette d'interrompre le député, mais il parle déjà depuis 11 minutes.

**M. Gus Mitges (Grey-Simcoe):** Monsieur le Président, je suis heureux d'avoir l'occasion de dire quelques mots du projet de loi C-155, loi sur le transport du grain de l'Ouest. Cette loi, si elle est adoptée, nuira à l'ensemble du transport des céréales au Canada. Bien qu'elle ne risque guère d'avoir d'effets sur la circonscription de Grey-Simcoe, en Ontario, elle représente une injustice sur laquelle on ne peut fermer les yeux et qu'on ne peut reléguer aux oubliettes. De plus, invoquer la clôture est une autre injustice monstrueuse qui ne sera pas sans être remarquée par les Canadiens.

Depuis l'annonce que le ministre des Transports (M. Pepin) a faite sur ce projet de loi, le pays s'est éloigné du consensus sur la modification du tarif du Nid-de-Corbeau. Quel que soit le sentiment ou le consensus qui existait dans l'Ouest précédemment, il a aujourd'hui virtuellement disparu.

Lorsque le ministre des Transports a annoncé la constitution du groupe de travail Gilson, qui avait le pouvoir de consulter les organismes agricoles et les chemins de fer à propos du tarif du Nid-de-Corbeau, sa première initiative, pour encourager les agriculteurs à participer à ces travaux, fut de promettre aux producteurs des garanties de performance de la part des chemins de fer, en échange d'une augmentation du tarif-marchandises pour les céréales. Toutefois, le projet de loi C-155 se révèle une tromperie. Il n'y a aucune garantie de performance pour les trois premières années. De plus, toute sanction imposée aux chemins de fer sera simplement calculée et non perçue. En d'autres termes, autant que je puisse voir, l'accord n'aura pas suffisamment de force pour être exécutoire.

De plus, il n'y a aucune disposition dans la loi prévoyant que le Parlement approuvera le règlement relatif aux garanties de performance. En d'autres termes, les chemins de fer pourront faire ce qu'ils veulent pendant trois ans. Il n'y a pas de doute que le gouvernement a tranché en faveur des chemins de fer. De nouveau, en raison de ce parti pris, tout sentiment ou consensus favorable qui pouvait exister dans l'Ouest a disparu.

La modification du projet de loi faisant que les subventions seront versées aux chemins de fer au lieu d'être partagées moitié-moitié entre ceux-ci et les producteurs ne laisse rien à l'industrie de la transformation dans l'Ouest. En fait, la disparité qui existe entre les produits bruts et les produits finis en est considérablement augmentée. Voilà qui allait laisser un sentiment d'amertume, de frustration et de colère chez les producteurs de bétail partout dans l'Ouest. Mon collègue, le député de Wetaskiwin (M. Shellenberger) nous a déjà décrit, en termes forts explicites, les effets dévastateurs que cette mesure va avoir sur la production de porc et de bétail. La vérité, c'est que l'écart qui existe entre le produit brut et le produit transformé loin de diminuer va sans cesse se creuser.

Parce que le ministre n'a pas tenu compte de l'industrie de la transformation dans l'Ouest, il est possible que l'élevage dans cet endroit du pays ne s'en remette jamais. Pas étonnant que la cote du gouvernement n'ait jamais été aussi basse dans l'ouest