

Loi sur le transport du grain de l'Ouest

M. Malone: Et le NPD n'a rien reçu.

M. Young: Le NPD n'accepterait jamais son argent.

M. Malone: C'est vrai, mais, de toute façon, il n'en n'obtiendrait pas.

M. Young: Notre parti croit que ce sont ceux qui payent qui commandent. Nous ne mangeons pas de ce pain-là. Nous préférierions obtenir la contribution des simples citoyens, qu'il s'agisse de \$5, \$10 ou de pièces de 5c. ou 10c., car les Canadiens comprennent que nous sommes un parti démocratique qui ne doit rien aux grosses sociétés. Fording Coal Limited, de Calgary, est terriblement pingre. Elle n'a donné que \$415 au parti conservateur en 1980 et rien du tout aux libéraux.

Une voix: Quelle compagnie avez-vous dit?

M. Young: Fording Coal Limited. Écrivez-lui. Je suis sûr qu'elle répondra généreusement à toutes les lettres de sollicitation. Maple Leaf Mills, par exemple, a donné \$4,150 au parti conservateur en 1978, en 1979, \$4,200, en 1980, \$3,000. Pendant ces trois années, cette compagnie n'a donné au parti libéral que \$3,000 par an, monsieur le Président. Les conservateurs ont dû faire quelque chose entre 1978 et 1979, car leur contribution est passée de \$397 à \$5,553 et les libéraux ont touché beaucoup plus. Je vois que mon temps de parole est expiré, monsieur le Président. J'espère que mes propos ont été édifiants pour le monde.

● (1820)

M. Ron Stewart (Simcoe-Sud): Monsieur le Président, en tant que député du centre de l'Ontario et non de l'Ouest, c'est avec plaisir que je prends la parole une deuxième fois pour m'opposer catégoriquement au projet de loi C-155. Pourquoi cette mesure fait-elle peur à un député de l'Ontario? Parce qu'il est indispensable, pour la prospérité de notre pays tout entier, que nous ayons le réseau national de transport le meilleur, le plus équitable et le plus économique. Notre survie en dépend.

M. Smith: Qui a écrit ce discours?

M. Stewart: Le député me demande qui a écrit cela. Je n'ai besoin de personne pour écrire mes discours, monsieur le Président.

La dernière fois que j'ai pris la parole, le ministre des Transports (M. Pepin) avait annoncé les modifications au tarif du Nid-de-Corbeau à cinq reprises à l'extérieur de la Chambre. Encore une fois, il a montré que le gouvernement méprisait totalement la Chambre des communes, suivant l'exemple de son chef. Depuis, on a proposé un amendement demandant que l'étude de cette mesure soit remise à six mois, ce qui nous paraissait parfaitement logique car c'est une question aussi importante que la Constitution ou les droits linguistiques au Québec.

Mais, par la suite, le député de Rosemont (M. Lachance), un nouveau virtuose de la clôture a muselé, trompé et garotté les participants au débat sur ce projet de loi, car en vertu de l'article 56 du Règlement, dès que la présente partie du débat prendra fin, la question sera mise aux voix et tout le débat sera terminé. Nous avons une autre brute du gouvernement sur la sellette, monsieur le Président. Un nouveau champion de la clôture qui s'empresse de limiter le débat sur une question aussi importante que notre réseau national de transport. La clôture a été imposée une vingtaine de fois durant la présente

session. Les Canadiens ne font nullement confiance au gouvernement actuel et en réalité n'est-ce pas peu étonnant? Ils ont vraiment d'excellentes raisons de ne pas le faire.

Nous avons vu en Ontario la disparition d'une si importante partie de notre service-voyageurs que cela en est pitoyable. Dans ma circonscription, nous avons perdu un train de banlieue qui faisait la navette entre Barrie et Toronto. Imaginez, Barrie n'est qu'à 50 milles de Toronto, un marché de 2.5 millions de personnes et ce train a été supprimé. Le ministre est vraiment clairvoyant! Malgré les marchés accessibles et l'extension du triangle, que fait-il? Il supprime le train de banlieue. Il veut maintenant démolir le tarif du Nid-de-Corbeau et susciter l'aliénation de l'Ouest.

Bien entendu, on se demande immédiatement pourquoi il agit ainsi. Je prétends que c'est à cause des pressions qu'exercent le premier ministre (M. Trudeau) et le caucus du Québec qui estime que si une subvention est accordée aux céréaliculteurs de l'Ouest, l'élevage porcin en souffrira au Québec. Sornettes! Mais une fois encore, 74 députés d'une province imposent leur décision au Canada tout entier.

Ces gens, monsieur le Président, cette coalition néo-démocrate et libérale, préfèrent prendre l'argent de l'entreprise privée, des propriétaires des petites entreprises, des céréaliculteurs, pour subventionner le chemin de fer. C'est ce que le député de Regina a expliqué hier soir. Ce projet de loi supprime la liberté de choix à laquelle croient les députés de ce côté-ci, que ce soit pour le transport des céréales, l'adoption du système métrique ou la question linguistique. Cela signifie la liberté de cultiver les denrées les plus rentables et de pouvoir compter sur un réseau de transport satisfaisant jusqu'aux marchés. Tout le monde sait que s'il doit en être ainsi, il faudra une subvention. La seule argumentation valable est sur la façon de procéder et une fois encore il faudrait accorder la liberté de choix.

Je demande à la Chambre de songer à Mirabel qui engloutit un million de dollars par semaine sans compter les coûts de capital. Il y a des subventions pour les passages souterrains, les autoroutes, les aéroports et les hôpitaux; alors, bien entendu, pourquoi pas les transports?

Si la subvention, soit tout le montant des 651 millions de dollars, est versée aux sociétés ferroviaires, elle empêchera carrément tout nouvel investissement dans l'Ouest et y découragera toute activité de transformation et la diversification dont l'Ouest a tellement besoin. Les revenus agricoles, qui totalisent quelque trois milliards et demi de dollars, seront réduits du tiers. L'agriculteur gagnera moins de sorte que le cœur industriel du Canada, région d'où je viens, en subira les très néfastes effets.

Personne ne conteste que les sociétés ferroviaires aient besoin d'argent. Le rapport Gilson l'a reconnu et l'Ouest l'a assez bien compris. Mais, certes, l'agriculteur compte lui aussi. Il y a dix ans, l'agriculteur touchait \$4.57 le boisseau de grain et il en touche aujourd'hui \$4.63. Cette hausse ne compensant même pas l'inflation, qui donc a besoin d'aide en cette pire période de récession depuis la grande dépression?

L'agriculteur doit concurrencer le grain subventionné des autres pays. En somme, ce sont les pays concurrents qui bénéficient de la subvention et non l'agriculteur. On a estimé que la Colombie-Britannique perdrait 30 p. 100 de ses recettes en