

Transport du grain de l'Ouest—Loi

souvent sans trop bien comprendre les effets de ses décisions, ou de ses initiatives sur le produit final; d'où l'hésitation actuelle des députés à accepter ce projet de loi.

Le gouvernement a déjà procédé à de nombreuses réformes, tant au Parlement que dans le pays en général. Sans vouloir trop m'écarter du sujet de ce débat, monsieur le Président, je ne puis m'empêcher de me rappeler, et il vous sera aisé de le vérifier dans le hansard, que M. Paul Hellyer avait déjà déclaré avec fierté que le Canada était le premier pays à avoir intégré ses forces armées. Voilà un autre projet qui devait être une excellente innovation, mais une quinzaine d'années plus tard, pas un seul pays d'Occident, que je sache, ne nous a encore imités ou ne s'est si peu occupé que nous de ses forces militaires et armées.

Examinons d'un peu plus près la loi nationale sur le transport qui avait tant préoccupé la Chambre. Le député de Végréville me corrigera si je fais erreur, mais je ne crois pas que la partie III de cette loi ait jamais été promulguée. Nous avons tout un fatras de règlements nuisibles et contraires les uns aux autres, qui continuent à causer beaucoup de tort au secteur du camionnage. Prenons le cas de Via Rail sur lequel le ministre avait tant misé lorsqu'il l'avait annoncé à la Chambre.

M. Mazankowski: En évitant là encore de passer par le Parlement.

M. MacKay: En évitant là encore de passer par le Parlement, comme le fait remarquer le député de Végréville. Après nous avoir laissés espérer qu'on résoudrait une autre crise des transports, et il ne s'agissait pas cette fois de céréales, mais bien de voyageurs, que nous a donné ce service dont on avait tant vanté les mérites? Je suppose que le moins que l'on puisse dire à ce sujet, c'est que les points de vue sont très partagés.

Et voici que le gouvernement prétend prendre une autre grande initiative. Toutefois, après avoir examiné dans ses moindres détails le programme du ministre des Transports, le premier ministre de la Saskatchewan a déclaré officiellement qu'il aurait préféré qu'on ne changeât rien au programme actuel.

L'on découvre tous les jours de nouvelles anomalies à cette mesure législative. Les céréaliers de l'ouest ont rapporté en première page des journaux que, selon le sous-ministre, M. Kroeger, le tarif-marchandises sera haussé d'environ deux cents le boisseau. Mais il y a aussi cette formule des 3 p. 100 de 13 cents, qui donne un tout autre résultat. Alors, apparemment, nous devons avoir deux types d'inflation au Canada, l'inflation des prix à la consommation et l'inflation des tarifs de transport par chemin de fer. Je pense qu'il reste beaucoup de choses à expliquer avant que le public canadien ne soit disposé à accepter la loi.

Nous devons tenir compte des réalisations de nos concurrents, monsieur le Président. Les céréaliers de l'Ouest comptent sans aucun doute parmi les secteurs d'activité les plus productifs contribuant beaucoup au développement économique et au développement de nos exportations. Cependant, comment d'autres pays protègent-ils leurs producteurs? Sauf erreur, je crois que c'est en Australie que les céréaliers versent moins de la moitié des tarifs au réseau de chemin de fer de l'État de Victoria.

En Argentine, l'un de nos plus importants concurrents, depuis le 7 octobre 1981, l'Office national des grains assure le

transport gratuit depuis la gare la plus proche jusqu'au port d'exportation.

Qu'en est-il maintenant de la communauté économique européenne? Elle verse directement aux producteurs de blé une subvention de \$2.53 le boisseau.

Aux États-Unis, on verse une subvention moyenne de \$13.81 la tonne pour le blé et de \$6.84 pour l'orge. En vertu de ce programme de paiement, en espèces, les agriculteurs touchent 11.4 milliards.

Pour ma part, monsieur le Président, j'estime que le projet dont nous sommes saisis constitue une dangereuse atteinte contre l'un des piliers de la confédération. Par comparaison avec des réalités de l'est du Canada, c'est comme si d'un seul coup on chambardait toutes les garanties qui assurent le lien maritime avec l'île du Prince-Édouard. C'est aussi fondamental. C'est comme si on remettait en cause le principe des paiements de péréquation. Mais ce qui complique davantage la question c'est que le gouvernement—et il faut le déplorer—ne soit pas suffisamment représenté dans l'ouest du Canada. Notre parti n'est pas bien représenté dans une autre région, le Québec. Voilà, c'est une situation propre à alimenter les soupçons et les craintes.

• (1210)

Don McGillivray, un commentateur financier perspicace, publie aujourd'hui dans le *Citizen* d'Ottawa un article au sujet du débat en cours. Voici ce qu'il nous dit:

... Les Communes n'ont pas encore entre les mains tout le projet de loi relatif au tarif du Nid-de-Corbeau.

Et je suis certain que cela nous préoccupe tous. Le journaliste poursuit ainsi:

L'une des principales dispositions destinée à protéger les céréaliers des Prairies contre des tarifs trop élevés ne sera dévoilée que lorsque les Communes auront donné leur accord de principe.

Voilà une bien mauvaise façon de procéder, monsieur le Président. Voici la suite:

Cette disposition secrète établit un lien entre le prix du grain et le taux de transport. Au moment où il a présenté son projet de loi, M. Pepin a dit qu'il s'agissait d'une disposition importante destinée à protéger les céréaliers contre des hausses de tarif qui menaceraient leur sécurité financière.

Naturellement, les représentants des Prairies veulent en connaître les modalités précises avant de donner leur accord de principe.

La deuxième cause à l'impasse actuelle est encore plus fondamentale.

Le changement proposé au tarif du Nid-de-Corbeau est le fait d'un gouvernement qui n'a même pas de représentant élu dans la région concernée.

C'est justement ce que je venais de dire. Voici la suite:

Tous les sièges que détient les libéraux à l'exception d'un seul, se trouvent dans une certaine région...

Les parties d'opposition détiennent tous les sièges à l'exception de deux dans une autre région...

Une telle polarisation exige beaucoup de prudence de la part du gouvernement, surtout quand une mesure touche des droits établis de la région où les libéraux ne sont pas représentés.

Une réalité comme le tarif du Nid-de-Corbeau qui, à tort ou à raison, est considérée comme une «grande charte» dans l'Ouest, n'est pas une chose à laquelle on puisse s'attaquer à la légère.

Avant que la Chambre ne vote ce projet de loi, le gouvernement doit en expliquer la portée avec beaucoup plus de précision. Il ne faudrait pas répéter l'expérience que nous avons connue avec VIA Rail ou l'unification des forces armées où le remède a sans doute été pire que le mal. Avant de voter une loi aussi importante pour notre pays, prenons tout le temps nécessaire pour l'examiner de plus près.