

Ce sont les éleveurs de bétail du Québec qui vont profiter de la situation et c'est sur ce point que nous voulons insister durant ce débat. On peut dire que dans une certaine mesure, les agriculteurs québécois vont tirer eux aussi leur épingle du jeu. Ils ont établi une position commune alors que dans l'Ouest, il n'y a pas unanimité. La majorité a prêté l'oreille à leur chœur unanime au lieu d'écouter les positions divergentes. Sans doute n'avons-nous rien à redire à cela. Le gouvernement a penché du côté de la position unanime des Québécois.

Dans toute cette affaire, c'est toute l'économie de l'Ouest, notamment les agriculteurs de l'Ouest, et plus spécialement les éleveurs de bétail, qui vont perdre au change. Le ministre est loin d'être le seul à avoir admis que les éleveurs de bétail vont supporter un manque à gagner de 3.5 milliards à quatre milliards d'ici le début des années 90. L'industrie de transformation de l'Ouest sera perdante elle aussi, car elle ne va pas connaître la diversification que nous espérons tous. Le réseau ferroviaire de l'Ouest va perdre au change lui aussi. Il va être difficile d'encourager une modernisation du réseau étant donné que fondamentalement, on se contente de maintenir le statu quo. Les perdants seront les agriculteurs de l'Ouest et le réseau ferroviaire. Je pense qu'à long terme, les compagnies d'éleveurs vont être perdantes si ou leur retire les intérêts acquis dont elles parlent. On ne peut pas leur en vouloir quand on sait qu'elles ont littéralement investi des centaines de millions de dollars dans un secteur donné de l'économie.

Au bout du compte, ce sont les jeunes agriculteurs, surtout ceux de l'Ouest, qui vont faire les frais de l'affaire et avec eux, tous les jeunes qui cherchent un emploi dans l'industrie de transformation des produits agricoles de l'Ouest. Il n'y aura pas d'emploi dans le secteur de l'élevage qui est condamné à se déplacer vers l'Est, surtout au Québec. Comme je l'ai dit précédemment, l'ouest du pays est perdant, car il n'a pas su s'unir pour toute une série de raisons que je ne peux énumérer, car le temps presse. C'est le Québec qui en profite, car il a su parler d'une seule voix et il a été capable d'attirer l'attention du gouvernement actuel. Ainsi, ce projet de loi C-155 ne saurait être accepté tant qu'on n'y aura pas apporté des modifications importantes.

J'ai beaucoup de sympathie pour le ministre des Transports (M. Pepin) non seulement en raison de sa position, mais également de ses qualités personnelles. Il est un bon ami. Il a déployé d'énormes efforts, beaucoup plus grands même que la plupart des députés peuvent le croire, pour essayer de concilier le point de vue de toutes les parties. Je dois conclure maintenant, car j'espère que nous pourrions entrer un peu plus dans les détails en comité.

M. Benjamin: Voulez-vous parler? Le gouvernement appliquera la clôture en comité également.

M. Murta: Selon moi, nous étions tout près d'obtenir un projet de loi relativement satisfaisant. Avec un projet de loi aussi complexe que celui-là, vous ne pouvez plaire à tout le monde. Cependant, à l'heure actuelle, cette mesure comporte de nombreuses lacunes. Si le gouvernement décidait d'appliquer la clôture maintenant, après quatre jours de débat seulement, il ajouterait alors l'insulte à l'injure. Ce serait retourner le fer dans la plaie et dire aux députés qui attendent littéralement depuis dix ans pour intervenir sur un projet de loi comme celui-ci, ainsi que le député précédent l'a signalé, qu'ils ne

peuvent s'exprimer comme ils le veulent; c'est pour le moins décourageant.

L'hon. Ray Hnatyshyn (Saskatoon-Ouest): Monsieur le Président, lorsque mes grands-parents tant du côté maternel que du côté paternel ont quitté l'Ukraine pour s'établir au Canada au début du siècle, ils sont venus dans l'espoir de pouvoir y créer, avec leur famille, des exploitations agricoles capables de durer de nombreuses décennies. Et c'est ce qu'ils ont réussi à faire à Wroxton et à Canora, en Saskatchewan. Les Wroxton et les Canora de la Saskatchewan ont très bien servi le pays.

En effet, il règne dans nos villes et villages des régions rurales une qualité de la vie et un sens d'appartenance communautaire que nos grandes villes ne peuvent que rêver d'égalier. A bien des égards, c'est en perpétrant le mode de vie rural que nous protégerons le mieux les valeurs traditionnelles. Or, beaucoup affirment qu'il faudrait situer la question du tarif-marchandises du Nid-de-Corbeau dans une perspective strictement économique. Le ministre lui-même a traité de réactionnaires les détracteurs de son projet visant à démanteler le tarif du Nid-de-Corbeau. On a dit que la passion l'emportait sur la raison.

Certes, il s'agit d'une question qui exacerbe les passions, d'une question controversée. Mais, monsieur le Président, la passion s'appuie sur la raison en l'occurrence. Le cri du Canada rural, de nos régions agricoles, nous rappelle ce que nous faisons en touchant au tarif du Nid-de-Corbeau.

Il est incontestable qu'il faut apporter des améliorations au système de transport des céréales. Des embouteillages se produisent aux terminaux et même sur les lignes de chemin de fer. Le système est dans une certaine mesure vétuste et nécessite l'investissement de nouveaux capitaux. Mais d'où devraient-ils provenir? Monsieur le Président, le moment est très mal choisi pour demander aux agriculteurs de l'ouest du Canada d'apporter une importante contribution au transport du grain.

● (1540)

On s'attend à ce que le revenu net des agriculteurs de l'Ouest baisse de 15 p. 100 et passe de 1.955 milliard en 1982, à 1.661 milliard en 1983. Les frais d'exploitation, bien qu'ils n'aient à peu près pas augmenté par rapport à l'année précédente, ont été soumis à des pressions inflationnistes extraordinaires ces derniers temps. Le coût des produits chimiques, des engrais, des semences, le loyer de l'argent ainsi que les dépenses foncières et immobilières ont augmenté de 73 p. 100 depuis cinq ans, alors que le prix du blé a augmenté d'un peu moins de 9 p. 100 en cinq ans.

La récession mondiale n'a pas du tout épargné les agriculteurs de l'ouest du Canada. Pourtant, le ministre insiste pour imposer une mesure qui, d'ici à 1990, privera de presque un milliard de dollars par année les producteurs agricoles de l'Ouest. Je le répète, ces derniers ne peuvent compter en 1983 que sur un revenu net de 1.66 milliard de dollars. Si le prix du blé augmente au même rythme que depuis cinq ans, d'ici à 1990 le nouveau tarif-marchandises aura englouti plus de la moitié du revenu net que ces agriculteurs auraient pu escompter. En termes plus simples, les familles et les municipalités