

être desservie. Il faut bien se rendre compte que la valeur marchande des services de transport, c'est-à-dire, essentiellement, le prix du billet que l'utilisateur doit verser, ce prix est infiniment moindre que celui que doit verser l'utilisateur d'un réseau suburbain. Cela montre simplement qu'un investissement doit servir à fournir des services et qu'un bon investissement s'amortira de lui-même. Il s'agit, dans tous les cas, de fournir des services à toute la communauté. Il est souvent nécessaire qu'un secteur riche subventionne un autre plus pauvre, de façon que tout le monde profite.

● (1210)

Les investissements doivent favoriser la justice sociale. C'est pourquoi: nous demandons au gouvernement de veiller à ce que cet investissement dans les chemins de fer favorise cette justice, c'est-à-dire les agriculteurs et non seulement les magnats des chemins de fer.

Les investissements dans les chemins de fer ne doivent pas favoriser la justice sociale au profit des agriculteurs seulement, mais aussi des communautés urbaines du pays. Je songe en particulier à ma ville, Winnipeg. Si l'on doit largement investir dans les chemins de fer comme le propose le gouvernement, j'aimerais savoir si l'on compte relocaliser les grands centres de triage à l'extérieur de la ville.

J'ai de bonnes raisons de poser cette question, car s'ils ne sont pas relocalisés, les quartiers pauvres de la ville seront toujours désavantagés. Il faudra construire des ponts très coûteux qui scinderont les quartiers du centre-ville, ce qui sera une autre source d'injustice sociale. Nous ne pouvons accepter que des investissements profitent uniquement à des intérêts privés et à la propriété privée, au détriment de la justice sociale.

L'hon. John Wise (Elgin): Monsieur le Président, je suis heureux de l'occasion qui m'est donnée de dire quelques mots au sujet du projet de loi C-155 et d'appuyer l'amendement en vue de reporter son étude de six mois.

Compte tenu de l'ampleur du sujet que nous étudions aujourd'hui et des problèmes qu'il pose, je suis convaincu que tous les députés, sauf le ministre de l'Agriculture (M. Whelan), conviendront qu'il est impossible de l'étudier quel que soit l'angle sous lequel on l'aborde.

Comme l'ont déjà fait certains de mes collègues, j'aimerais aussi profiter de cette occasion pour attirer l'attention des députés et celle de tous les citoyens qui suivent attentivement ce débat, sur la logique interne de l'excellente réponse donnée à l'introduction du projet de loi par mon collègue le député de Végréville (M. Mazankowski).

On a beaucoup parlé au cours du débat de l'importance historique du projet de loi. Celle-ci ne m'a pas échappée non plus. J'ai toutefois la nette impression que les Canadiens en général, même certains Canadiens de l'Ouest du Canada, mais plus particulièrement ceux du Canada central, de ma province

Transport du grain de l'Ouest—Loi

de l'Ontario et, à un degré moindre, ceux des provinces atlantiques, ne sont pas conscients de l'importance de ce projet de loi. Je n'exagère pas en disant que ce débat est aussi important que le débat qui a eu lieu sur la Constitution et sur le Programme énergétique national. S'il n'est pas modifié, ce projet de loi aura des conséquences aussi néfastes pour le pays et pour chaque Canadien que la politique énergétique nationale.

Le projet de loi a été présenté à la Chambre le 10 mai et le débat en deuxième lecture a commencé le 12 mai. Nous avons soutenu que cette intervalle de deux jours n'était pas suffisant pour nous permettre d'étudier à fond le projet de loi et de faire connaître notre position à son sujet. Le 16 mai, le ministre de l'Agriculture, et non le ministre des Transports (M. Pepin), a affirmé qu'on appliquerait la clôture au débat suivant la deuxième lecture. Jusqu'alors, le gouvernement n'avait alloué que 10 heures et 50 minutes de débat sur la question, mais je crois qu'on y a consacré depuis un autre jour. A ce moment-là, seulement quelques-uns des 48 députés de l'opposition venant des trois provinces des Prairies avaient fait connaître leur position au sujet du projet de loi alors qu'il touche directement leurs électeurs. Ceux d'entre nous qui viennent d'autres parties du pays ont eu encore moins de temps pour faire connaître leur position à ce sujet.

Je ne prétends pas être un spécialiste dans ce domaine, monsieur le Président. Nous en sommes maintenant à la quatrième étape du débat sur le tarif du Nid-du-Corbeau. Il y a eu le rapport Gilson, les propositions de M. Pepin, la présentation du projet de loi C-155 et finalement les modifications qui ont été apportées. Ces modifications ne nous ont jamais été toutes expliquées en détail. Il n'est pas surprenant que le mécontentement soit aussi grand au sujet du projet de loi.

Le ministre des Transports a soumis ses propositions originales à ses collègues du caucus. Il est tout à fait inadmissible que les députés du gouvernement puissent étudier un projet de loi et y proposer des changements importants alors qu'on songe à invoquer la clôture en deuxième lecture afin d'empêcher les députés de l'opposition de le critiquer. Il est évident que le gouvernement utilise deux poids et deux mesures.

La situation est encore plus odieuse quand on pense que les députés qui ne pourront pas prendre la parole au sujet du projet de loi représentent ceux qu'il touche le plus directement. Le Parlement est censé représenter le peuple; il faut donc permettre à ses représentants de se faire entendre.

Je trouve aussi très intéressant, mais pas surprenant, que ce soit le ministre de l'Agriculture et non le ministre des Transports qui a évoqué la possibilité d'imposer la clôture ou d'appliquer au bill l'article 75C du Règlement. Or le ministre des Transports était présent à la Chambre à ce moment-là et venait de répondre à quelques questions. Mais on a laissé au ministre de l'Agriculture le soin de proposer la motion sans doute parce que le ministre des Transports en avait assez et n'était pas d'accord avec les compromis et les changements qu'on l'avait obligé à accepter.